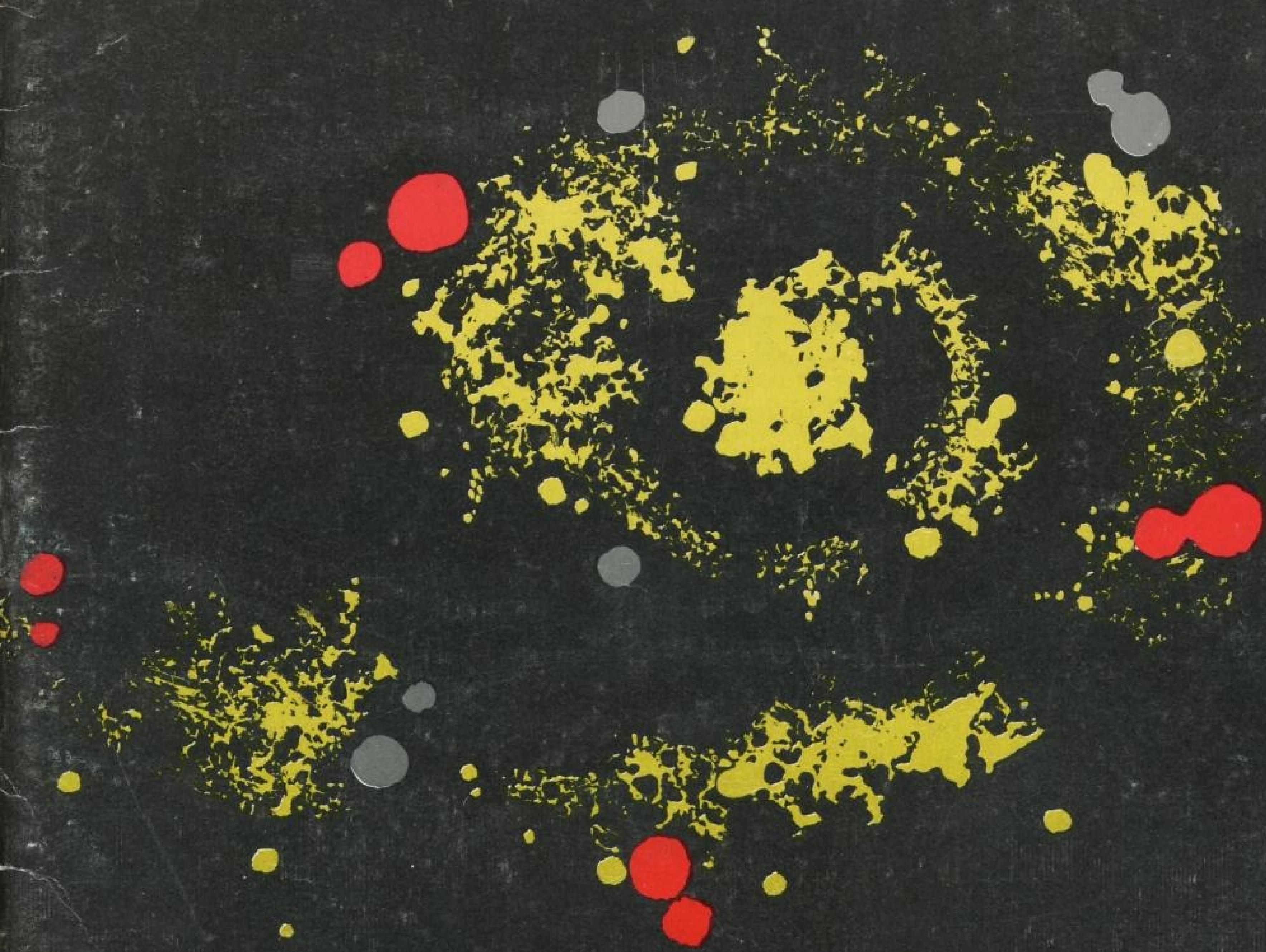


—P

Nº12(336)1991



Ежемесячный
теоретический, научно-практический и
методический иллюстрированный журнал
Государственного комитета СССР
по науке и технологиям

Издается с января 1964 года

техническая эстетика

12/1991

В номере:

Главный редактор
КУЗЬМИЧЕВ Л. А.

Члены редакционной коллегии

БЫКОВ В. Н.
ЗИНЧЕНКО В. П.
КВАСОВ А. С.
МУНИПОВ В. М.
РЯБУШИН А. В.
СИЛЬВЕСТРОВА С. А.
(зам. главного редактора)
СТЕПАНОВ Г. П.
ФЕДОРОВ В. К.
ХАН-МАГОМЕДОВ С. О.
ЧАЯНОВ Р. А.
ЧЕРНЕВИЧ Е. В.
ШАТАЛИН С. С.
ШУБА Н. А.
(ответственный секретарь)

Разделы ведут

АЗРИКАН Д. А.
АРОНОВ В. Р.
ДИЖУР А. Л.
ПЕЧКОВА Т. А.
ПУЗАНОВ В. И.
СЕМЕНОВ Ю. К.
СИДОРЕНКО В. Ф.
ФЕДОРОВ М. В.
ЧАЙНОВА Л. Д.
ЩАРЕНСКИЙ В. М.

Редакция

Редактор
ЛЫСЕНКО Л. В.

Художественный редактор
САПОЖНИКОВА М. Г.

Технический редактор
БРЫЗГУНОВА Г. М.

Корректор
ФАРРАХОВА Е. В.

ФУТУРОДИЗАЙН

1 ЖЕЛАННАЯ Н. В.
Горизонты футуропроектирования

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

4 «Московский стиль» — не только для москвичей

ЮБИЛЕИ

6 МЕЛЬНИКОВ Л. Н.
«Со временем землю разберут до центра»

ПРОЕКТЫ, ИЗДЕЛИЯ

11 ЛАЗАРЕНКО О. А.
И зимой, и летом

НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

13 Павел ФЛОRENСKИЙ
Иконостас

ТЭ-БИС

15 Банк информации и справок

В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ

21 АРОНОВ В. Р.
«Наш паровоз вперед лети!..»

26 «Шезлонг под зонтиком»

МИР ГРАФИКИ

28 ЭГАМОВ А. Э.
Как учатся графики

РЕФЕРАТЫ

30 Домашняя коммуникационная система
(Германия)

Обложка Н. АЗРИКАН
Макет М. Г. САПОЖНИКОВОЙ

Москва, Всесоюзный
научно-исследовательский институт
технической эстетики
Государственного комитета СССР
по науке и технологиям

Адрес редакции:
129223 Москва, ВДНХ СССР, ВНИИТЭ
Тел. 181-99-19
© «Техническая эстетика», 1991

В этом номере были использованы иллюстрации из журнала Form (BRD).
Сдано в набор 05.10.91 г. Подп. в печ. 11.11.91 г.
Формат 60×90^{1/3}.
Бумага мелованная 120 г.
Гарнитура журнально-рубленая.
Печать высокая. Усл.-печ. л. 4,0.
Усл. кр.-отт. 224,0. Уч.-изд. л. 5,93.
Тираж 13 650 экз. Заказ 869. Цена 2 р. 50 к.

Московская типография № 5
Государственного
комитета СССР по печати.
129243 Москва, Мало-Московская, 21.
По вопросам полиграфического брака
обращаться в адрес типографии.

Каковы перспективы освоения человеком окружающей среды? Какими будут взаимоотношения человека с человеком, с устройствами разного уровня сложности, с другими разумами? Автор статьи делает попытку проникнуть в отдаленное будущее, предусмотреть новые задачи дизайна, неизвестные ныне средства их выполнения.

УДК 745:001.18

Горизонты футуропроектирования

Н. В. ЖЕЛАННАЯ, кандидат искусствоведения, Институт дизайна, Санкт-Петербург

Дизайну будущего несомненно придется встретиться с принципиальными изменениями во взаимоотношениях человека и окружающей среды. Обретет ли их взаимодействие новые смыслы? Какие качественные преобразования предметной среды будут отвечать этим новым смыслам?

В поисках ответов на это, преодолев бытующие ныне локальные представления о футуросреде как объекте проектного прогнозирования, мы постараемся охватить взглядом горизонт футуропроектирования в целом. Нам хочется увидеть, с какими проектными задачами дизайн может столкнуться в будущем, какими средствами будет располагать, какими объектами он будет оперировать, какими свойствами будет их наделять.

В настоящее время, даже включаясь в решение больших и сложных проблем, традиционный дизайн в конечном итоге замыкается на предметных объектах, реже — на предметно-пространственной среде, с чем и опирается, предлагая решение этих проблем. В будущем состав объектов проектирования, по-видимому, весьма расширится и будет включать образования, значительно отличающиеся друг от друга по степени эволюционного развития, уровню интеллекта, материала, способам воздействия и прочему. Представления о самих объектах и их свойствах будут беспрепятственно пополняться и обновляться по мере новых открытых.

Попытаемся хотя бы приблизительно перечислить те роды образований, которые составят среду будущего и, соответственно, войдут в поле дизайнерского интереса.

Во-первых, это будут субстанции как естественного, так и искусственно-происходящего, существующие, так сказать, в чистом виде, а также, и это главное, — их сложносочетаемые системы.

Во-вторых, это могут быть не только предметно-ощущимые образования, но и различные среды, поля (био-, энерго-, информационные и другие), оказывающие многосторонние воздействия на человека. Будут ли они заменять нынешние материально-предметные образования как средства удовлетворения человеческих потребностей, составят ли они новую среду обитания — это во многом зависит от проектировщиков.

В-третьих, среду будущего могут составить образования совершенно различные по уровню интеллекта и способности саморегуляции. Последнее свойство является одним из важнейших в теории эволюции. В соответствии с ним Пьер де Латиль вычленил три класса эффекторов, то есть органов, способных действовать [1]. К первому классу он отнес простые орудия,

такие как молоток, ко второму — системы с обратной связью: автоматы со встроенным детерминизмом действия и изменяемой целью действия (программируемые и самопрограммирующиеся, способные к самоорганизации). Интересно, что к последним он причислил человека и животных. Еще на одну степень свободы счел он богаче те системы, которые способны для достижения цели изменить себя. Так вот, если сегодня только образования первого класса и очень незначительно второго подвластны дизайну, то в будущем уже эффекторы всех классов могут стать объектами проектирования. Для дизайна это еще совершенно неизведанная стезя. Очевидно, что и задачи проектирования, предусматривающие самозависимость и самоизменение замысливаемых объектов, значительно усложняются.

А материальные проявления функционально-однородных фрагментов футуросреды? И они, видимо, будут весьма существенно различаться между собой и отличаться от ныне известных. К примеру, мозг человека и думающий океан Солярис совершенно различны по материальной организации, но функционально однородны. Так что не следует ограничивать представления о возможном наборе « конструкционных» средств только материально-предметными ресурсами. Для будущего весьма важно осознание взаимозависимости среды освоения как источника новых представлений о мире, о возможностях контакта с ним и среды созидания — объекта целенаправленного моделирования. В дальнейшем, по мере замены процесса повсеместного повышения жизненного уровня, отbrasывающего надобность заботы о хлебе насущном, процессом интенсивного освоения окружающего мира, необходимость этого проявится еще больше. Познание неизведанного будет являться импульсом к созиданию, а новые экспериментальные открытия дадут знания для объяснения непостигнутого ранее.

Задачи футуродизайна прямо вытекают из характера взаимоотношений человека и футуросреды. Но каковы же будут эти взаимоотношения? Будут ли они отличаться от нынешних? Скорее всего — да, ведь в диалог с человеком, как мы увидели, будут вступать самые разные образования, природа которых не идентична современной предметной среде. Кроме того, нельзя не учесть вероятные эволюционные изменения и самого человека. Вполне возможно, что он «откажется — ради более совершенной конструкции — от всего своего звериного наследства, от своего несовершенного, недолговечного бренного тела, когда он превратится в существо, настолько превосходящее нас, что оно

будет уже нам совершенно чуждо» [2].

Исходя из возможных трансформаций футуросреды и человека, мы рассмотрим четыре наиболее типичные ситуации их взаимоотношений.

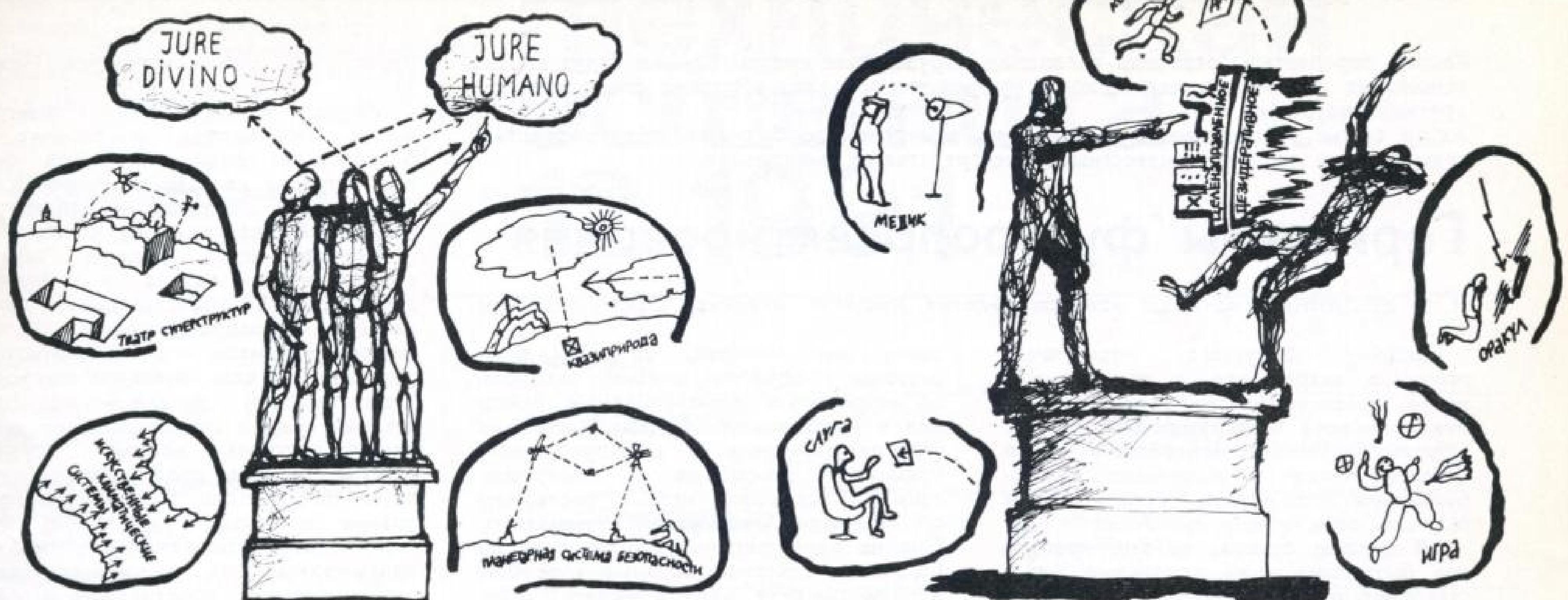
Ситуация I. Человек — наблюдатель взаимодействия сред или их элементов

Прежде всего следует отметить существование сейчас и в будущем сред разного происхождения: возникающих, функционирующих и трансформирующихся вне зависимости от человека, то есть имеющих природное (божественное) начало — *jure divino*; а также сред и сложных систем, в создании которых человек принимал участие, то есть сред волевого начала — *jure humano*. Взаимодействие человека со средой *jure divino* будет подчиняться определяющему принципу «расширяющегося освоения», характеризующемуся вовлечением в сферу контакта новых, все более обширных и отдаленных средовых образований. Среда *jure humano*, будучи сферой обитания, является объектом постоянного контакта. Но если она существует в автономном режиме, то контакт с ней носит периодический характер, либо вообще может быть прекращен. В связи с чем в будущем не исключена актуализация проблем консервации, расконсервации и регенерации таких сред.

Характер контакта во многом определяется степенью непознанности среды и актуальностью ее освоения. Во-первых, в отношении сред любого происхождения человек может выступать как созерцатель («человек воспринимающий»). Функции устройств, обеспечивающих и опосредующих такой контакт, заключаются в стимулировании проявлений футуросреды, тем более активном, чем инертнее ее поведение; либо наоборот, в нивелировании проявлений агрессивных сред. От «стимуляторов» до «нивелиаторов» — таков набор средств воздействия на футуросреду. В отношении человека задача заключается в интенсификации естественных возможностей его чувственного восприятия, ибо проявления футуросреды могут, и со всей очевидностью, выходить за нынешние границы восприятия. Очевидно перспективный путь — «настраивание» человека на прием биоэнергетических, электромагнитных, ультра- и инфразвуковых излучений, улавливание ныне недоступных радиосигналов и других видов энергии.

Этап наблюдения сменяется этапом познания. Поэтому, во-вторых, как «субъект познающий» человек выступает первоиспытателем сред *jure divino* и как наблюдатель взаимодействия сред *jure humano*, определяя смысл проявления первых и контролируя функционирование вторых. Средствами, обуславливающими такой контакт, будут анализаторы, реагенты, переходники, которые могут вживляться в человеческий организм или применяться опосредованно. Не исключено и создание усилителя интеллекта, о чем уже высказывали свои соображения ученые.

В-третьих, в качестве «субъекта воздействующего», человеку следует пожелать вступать во взаимодействие со средами *jure divino*, руководствуясь принципом «не навреди». Поэтому,



предварительные два этапа, то есть наблюдение и анализ в нормальных (не экстремальных) условиях необходимы. Влияние среды *иже humano* может быть двояким. По отношению к жестко запрограммированным, автономно функционирующими средам, таким, например, как квазиприрода, образуемая взаимодействием климатических систем, человек выступает как корректор, вмешивающийся в исключительных случаях, по отношению к свободно функционирующими системам, управление которыми предусмотрено изначально,— как оператор. Примером оперативного моделирования, постоянно нуждающегося в творческой режиссуре, может являться театр суперструктур как глобальное эстетическое воздействие. Другое обозначение, типа системы безопасности, потребует, очевидно, и оперативного и коррективного воздействия, то есть может быть наложено на разные режимы, но постоянное наблюдение необходимо в любом случае (рис. 1).

Здесь задача проектного прогнозирования — обеспечить наиболее тесное (не пространственное, а оперативное) соединение человек — управляющая среда включением человека в нужное время в определенный цикл (звено) цепи взаимодействия. В связи с этим целесообразно будет говорить о перспективности развития средств биореактивных, психореактивных и интеллектуально-реактивных контактов, обеспечивающих обратную связь.

Ситуация 2. Диалог человека и сложного технического устройства с искусственным интеллектом

Оговоримся, что разделение на «разумные» и «неразумные» устройства весьма условно, потому что все машины (не обязательно технические, но и образования иного рода) могут быть определены по степени «сознательности» — по уровню их интеллектуальной автономии. Но мы все же остановимся на крайних позициях для того, чтобы выделить их различие.

Итак, в традиционном представлении диалог человека и сложного технического устройства с искусственным интеллектом обусловливается целенаправленным взаимодействием, в котором инициатива контакта, то есть инициатива запроса информации, принад-

лежит человеку. Одна из разновидностей целенаправленного диалога — интеллектуальное взаимодействие, осуществляющееся с целью получения информации, прогнозов, консультаций (чаще в ситуации выбора), предсказания, гадания. Последние две функции — новые для искусственных устройств, их появление расширяет диапазон способов предъявления информации. Наше принципиальное соображение касается зависимости способа предъявления информации от степени вероятности информационного сообщения. Для представления информации абсолютной точности или значительной вероятности данных подходят иконические знаки и символы: цифровые, буквенно-словесные и прочие, дающие возможность ее однозначного прочтения. Образные и образно-символические (в том числе динамические) способы предъявления информации годятся для информационных сообщений условной вероятности, а также моделирования на основе меняющихся, неустойчивых данных. Такой способ дает возможность получения конвенциональной информации, рассчитанной на интерпретацию, предваряющую усвоение информации человеком.

Устройства искусственного интеллекта могут заключать в себе вполне конкретное предназначение, использующее психовзаимодействие или биовзаимодействие. Соответственно, функции футurosреды могут сводиться к психоэмоциональной настройке, психотренингу, а также к диагностической, лечебной помощи, биостимуляции.

Вполне новое воздействие будет наблюдаться в том случае, когда инициатива контакта будет исходить со стороны среды с искусственным интеллектом. Характер такого взаимодействия — упреждающий, полный неожиданности для партнера. Новой, как нам кажется, является идея формирования дезидеративной среды, в функции которой входит «угадывание» и исполнение желаний. А поскольку «угадывание» желаний pragmatischenского свойства значительно легче, то, очевидно, на первых порах контакт с дезидеративной средой будет обусловлен рациональными отношениями, что не исключает, конечно, и последующее усложнение воздействия (рис. 2). До-

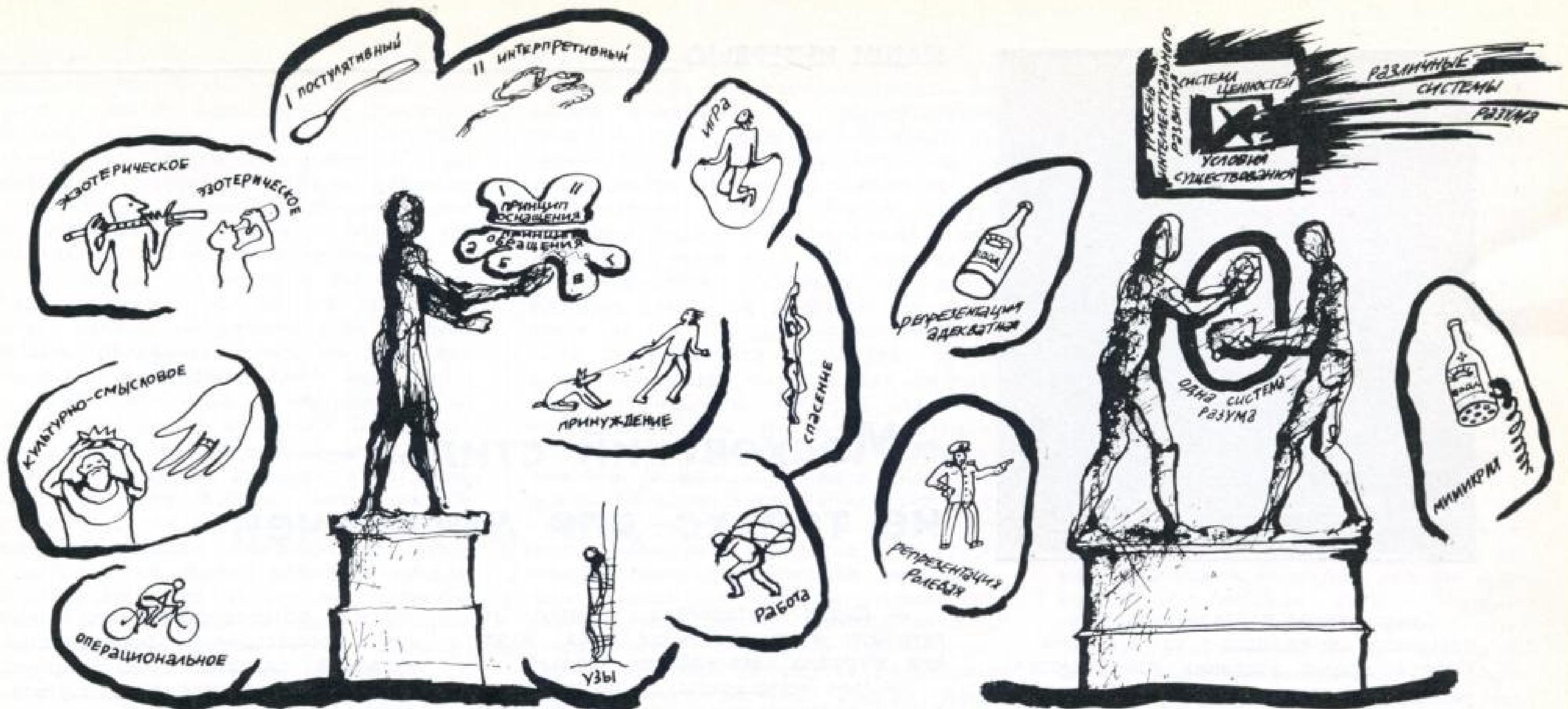
ведя данную идею до логического завершения, следует предположить возникновение игровой среды, предназначенной для провокации иррациональных отношений с человеком — партнером контакта. Интрига, загадка, дразнение, обман выступают как способы, побуждающие к завязыванию диалога. Непредсказуемость содержания контакта выступает здесь как основное условие общения.

Ситуация 3. Диалог человека с технически несложным предметом

Мы ограничимся освещением только тех аспектов диалога, которые представляются нам либо новыми, либо очень существенными для рассматриваемой нами темы.

Отметим ту особенность, что характер диалога в данном случае определяется не только взаимоотношением с одним предметом, но и с множеством предметов, то есть с выбором их как принципом оснащения среды обитания. Среди множества принципов оснащения выделим два. Постулативный принцип (постуляты — требуемые, необходимые вещи) предполагает оснащение функционально-определенными и функционально-однозначными вещами. Соответствие каждого предмета одному единственному назначению предполагает к тотальной детальности и тщательности оснащения за счет инструментального обеспечения каждой потребности максимально возможными способами, и даже обеспечение прихотей. Этот принцип задает особый режим организации жизнедеятельности, как бы «катящийся» по рельсам предметного обеспечения.

Иной принцип — интерпретивный — предполагает оснащение окружающей среды вещами «свободного назначения», обладающими выраженными имманентными свойствами, дающими возможность применять эти вещи по-разному в соответствии с необходимостью, обычаем или причудой. Такими свойствами могут являться тяжесть, пластичность, мягкость, растягиваемость и другие. На рисунке 3 эта идея раскрывается через тему «игры с веревкой», демонстрирующую разнообразие функционально-смысовых интерпретаций одного и того же предмета. Интерпретивный принцип проявляет вечную, непреходящую ценность



освоения предметного мира, рассчитанного на изобретательность субъекта, оперирующего с предметами, его способность каждый раз приспосабливать их для той или иной нужды поодиночке или в совокупности. Тогда и вся жизнедеятельность настраивается на режим «свободного поиска», опирающегося на неизбывно-творческое отношение к моделированию предметного окружения. Пока развитие предметного окружения осуществляется в соответствии с постулативным принципом. Но, кто знает, не изменит ли вектор ценностей свое направление в будущем? Во всяком случае, даже кратковременное погружение в мир интерпретивного освоения среды может явиться превосходным уроком преображения сознания людей, развития у них способности творчески подходить к обустройству своего окружения. И уж наверняка набор интерпретивных предметов может быть полезен в автономных режимах жизнедеятельности, протекающей в непредвиденных условиях или обусловливаемой непредсказуемыми ситуациями, каких в будущем будет немало.

Что касается принципов и приемов обращения, то они, как правило, в реальной действительности взаимосочетаются. Характер обращения зависит от того, на каком из них делается акцент. Диалог с предметом приобретает характер операционно-инструментального контакта, если внимание сосредотачивается на взаимодействии, проявляющемся в обращении с вещью как с объектом пространственного манипулирования (как с велосипедом), либо в соблюдении последовательности операций использования во времени (достаем, накачиваем шины, садимся и...), либо в смене ритма и темпа обращения (крутим педали быстро-медленно, расслабляемся — напрягаемся).

Психоэмоциональный контакт предполагает — как основную реакцию на общение с предметной средой — психоэмоциональное впечатление. Вообще-то, почти каждая вещь обладает неким эмоциональным нимбом, но есть и такие, основное назначение которых заключается именно в эмоциональном воздействии. И кто скажет, когда общество, наконец, станет независимым

от технологии элементарных потребностей, не будет ли промышленно-ориентированный дизайн вытесняться дизайном впечатлений?

Культурно-смыслоное взаимоотношение есть наиболее духовно означенный союз человека с предметным миром. Это взаимоотношение актуализирует вещи как культурные символы, богатство смыслов и оттенков которых неисчерпаемо. Особенность восприятия вещей — культурных символов обусловлена ассоциативной связью с личным или коллективным интеллектуально-чувственным опытом. В основе воплощения всегда лежит некий прообраз, который означивает вещь. Отсюда вытекают два принципиальных вопроса, решение которых может составить перспективные направления дизайна в будущем: что можно означить (идею, факт или другое) и каким образом? Исходя из перспектив на будущее, можно предположить, что артикуляция культурных смыслов, приданье новых, более глубоких смыслов взаимоотношению человека и предметной среды, превышающих господствующий между ними ныне утилитарно-прагматический контакт, будут способны породить новую футуросреду. Она будет относиться уже не к традиционным представлениям реальности, а к области метареальности, не отрицающей реальность, а «высвечивающей ее многомерность» [3]. Такое качественное преобразование футуросреды несомненно будет сопряжено с развитием массового сознания, равно как и культуры предметного обращения. Это преобразование явит самобытное направление в перспективном проектировании, несомненно, оно потребует обогащения средств и самого проектирования.

Ситуация 4. Футуросреда как посредник общения разумных существ

Коммуникационные функции футуросреды как средства общения представителей разных систем разума в первую очередь заключаются в наглядных и вседоступных проявлениях, содержанием которых будут являться уровень интеллектуального развития, условия существования, система ценностей и прочее. Конечно, поиски взаимопонимания на уровне нравственно-этического или иного контакта не ис-

ключены. Однако же, с позиций рационализма, режим жизнеобеспечения и сумма взаимополезных знаний — первоочередные объекты интереса.

В отличие от общечеловеческих характеристик и знаний, передаваемых в контакте с иным разумом, в межчеловеческом диалоге особое значение приобретают личностные свойства людей. Поэтому основной задачей предметной среды, как посредника, в последнем случае является презентация участников диалога. Однако она может быть весьма неоднозначной, и признание права на существование разных способов презентации важно для будущего. Наряду с превалирующей ныне ролевой презентацией, воплощающей черты, соответствующие общепринятым представлениям о конкретном социально-ролевом статусе человека, характеризующей его как носителя групповых ценностей, рядом с популяризируемой сейчас индивидуализацией, отражающей и раскрывающей сущностные свойства людей, достойны внимания и другие виды (рис. 4). Правомерна компенсаторная презентация, привносящая не свойственные, но желательные для человека качества, «дополняющие» его до идеала. Не исключена даже и неадекватная презентация, прямо дезинформирующая о человеке. Источником ее может быть, например, побуждение к игре, особому характеру отношений, вызываемому противопоставлением внешности человека и его истинной сущности. Возможна и усредненная презентация (предметная мимикрия), нивелирующая индивидуальность человека.

Таким образом, более пристальный взгляд на взаимоотношения человека и футуросреды, прогнозирование ее коммуникационных функций предстает одним из способов предопределения путей ее развития. Это высвечивает перспективы и самого дизайна, области его распространения, методы воздействия. Слово за проектировщиками.

ЛИТЕРАТУРА

1. P. de Latil *Sztuczne myślenie*. Warszawa. 1958.
2. ЛЕМ С. Сумма технологий. М., 1968.
3. ЭНШТЕЙН М. Парадоксы новизны. М., 1988.

Авторы рисунков: С. КРУПИН, Л. НОСКО



Современная издательская деятельность переживает у нас в стране бурное время. Издания открываются и закрываются, переименовываются или исчезают навсегда. Активнее всего действуют издания периодической печати, затрагивающие проблемы политики, социологии, экономики, религии. Но, пожалуй, единственная сфера жизнедеятельности человека, не получившая должного освещения и внимания специалистов и журналистов, это мода, культура одежды, культура быта. Этот пробел попыталась восполнить мадам Бурда, выбросив на наш отечественный рынок свой всемирно известный журнал «Бурда моден», а чуть позже журнал для любителей вязания «Верена». Но не прошло и трех-четырех лет, как из-за нашей финансово-экономической нестабильности и некомпетентности издателей выпуск журнала был приостановлен, а затем стал продаваться за валюту или за рубли, но по цене, мало доступной рядовому читателю.

История с журналом «Бурда моден» в который раз развеяла наши иллюзии, что в пропаганде культуры одежды и моды к нам должен кто-то прийти и помочь. Вывод напрашивается один: только мы сами можем помочь себе.

К вопросам моды в нашей стране всегда было отношение специфическое, и нельзя сказать, что настоящий период наиболее благоприятный для расцвета специальных изданий в этой области. Но вот создан новый журнал мод «Московский стиль» с одноименным приложением. Значит, не все потеряно.

«Техническая эстетика» обратилась к инициатору и главному редактору журнала «Московский стиль» Лидии Витальевне ОРЛОВОЙ с просьбой рассказать о нем, о себе, о планах и перспективах.

«Московский стиль» — не только для москвичей

— Лидия Витальевна, с чего вы начинали и как возникла идея издания журнала «Московский стиль»?

— Моя журналистская жизнь началась с ведомственных изданий. Довольно продолжительное время я работала внештатно в газете «Комсомольская правда», журналах «Смена», «Работница». Это было очень плодотворное время: командировки, поездки по стране.

— Но эти издания далеки от тематики, которой вы сегодня решили посвятить свой журнал. Что привело вас в моду?

— С 70-х годов я стала работать в журнале «Работница» постоянно. Тематика, которую я вела, — это домохозяйство, быт, то есть то, что специалисты называют «структурами повседневности». Та самая бытовая жизнь, которая обычно ускользает из поля зрения журналистов, пишущих о культуре, о духовной сущности личности. А быт — это часть жизни, это жизнь во всех ее проявлениях. В журнале «Работница» я проработала 16 лет и этот журналистский опыт подтолкнул меня к последующим шагам. «Работница» расходилась по всей стране, тираж ее превышал 20000000 экземпляров. Ежедневно я получала от 100 до 200 писем, в которых были боль, слезы, беды наших женщин. Благодаря этой корреспонденции я могла представить, как живет наша советская семья и не только, как кто-то пьет чай или вкусно готовит, а все насущные проблемы семьи и женщины. Очень скоро я поняла, что существует колossalный разрыв между тем, что создают художники, дизайнеры моды и интерьера в нашей стране и тем бытом, в котором живут наши люди. Зачастую творчество художников, их прекрасные идеи не имеют ничего общего с реальной жизнью, и корень этих проблем, по моему глубокому убеждению, надо искать в низком уровне культуры, а точнее, в ее отсутствии. Особенно в жутком состоянии находится наша бытовая культура. Тотальный дефицит и многолетнее политическое давление на то, как причесываться, как одеваться, какой образ жизни вести, обострили и углубили ситуацию и состояние нашей социальной культуры. Мы долгие годы вели борьбу со всем, что приходило с Запада — с мини-юбками, с широкими брюками, с длинными волосами и т. д., и мы победили в этой борьбе! Мы искусственно разрывали

связь с общеевропейскими и мировыми процессами, происходящими в культуре, создавая свою местную моду, неизвестно откуда взявшуюся, созданную, как правило, не художниками, а ассортиментом, завезенным в магазин, в город. Жизнь подсказала мне темы моих первых книг — «Семья, дом, квартира» и «Мы и мода». Они вышли в издательстве «Знание».

— В вашем издании, которое сейчас продаётся — «Московский стиль», находят место перепечатки из изданий мадам Бурда. Есть ли у вас с ней творческо-деловой контакт и как он возник, если есть?

— Еще работая в журнале «Работница», я написала мадам Бурде с просьбой разрешить публиковать модели из ее журналов на страницах «Работницы» и получила это разрешение. Через десять лет «Бурда моден» появилась на нашем рынке. Тогда же возникла идея создать более солидный отечественный журнал мод, поднять уровень уже существующего всесоюзного «Журнала мод». Меня пригласили главным редактором. Сделать его конкурентом «Бурда моден» было чрезвычайно самонадеянно, но идея получила колossalную поддержку в самых разных кругах: в Моссовете, в ЦК партии, особенно у Александры Павловны Бирюковой — в те времена, как вы знаете, это играло решающую роль. Но главное — был подъем, было настроение, было стремление создать свой образ, свой собственный стиль в костюме. В «Журнале мод», в который я пришла, было всего 12 сотрудников, 2 комнатки и фотокамера с 25-летним стажем работы, которая рассыпалась в тот день, когда мадам Бурда представляла свои модели в Колонном зале. Всесоюзный «Журнал мод» был в подчинении Министерства легкой промышленности СССР. Выходил он 4 раза в год, кроме того, мы выпускали журналы «Модели сезона» и «Мода стран социализма». Эти издания были каталогного типа. Конечно, они не могли конкурировать с «Бурда моден», тем более что было мало цветных иллюстраций, текст ограничивался только подписями под ними. Такое издание меня, как журналиста, не устраивало. Мы изменили концепцию журнала, формат, оформление. Появились журналистские материалы. Тираж достиг 9000000 экземпляров. В общей сложности я работала в журнале 4 года. Параллельно я написала книгу «Азбука моды».

выпущенную издательством «Просвещение». Это была попытка дать нашим читателям изначальные сведения о том, что такое мода. Ее иллюстрировал Егор Зайцев, сын Вячеслава Михайловича Зайцева. Я очень довольна его работой. Молодой художник смог почувствовать дух книги и очень ярко проявил себя как художник.

— Лидия Витальевна, у вас в «Журнале мод» так хорошо все складывалось, почему вы решили уйти «в свободное плавание», встать на этот тернистый путь независимого издателя?

— Да, мой уход из «Журнала мод» может показаться странным. Было вложено много сил, дело было хорошо налажено. Когда мы уходили, а со мной в тот же день подали заявление об уходе еще несколько сотрудников, которые и сегодня продолжают работать со мной, были готовы 4 номера следующего года. И все же причина была. Мы работали в ведомственном издании Министерства легкой промышленности СССР и были полностью от него зависимы и в выборе тем и в выборе авторов и даже в выборе художников. Журнал был ориентирован на рекламу достижений отечественной легкой промышленности. Но даже не это положение было основной причиной, а ситуация, которая сложилась на издательском рынке. Издательство «Центр моды СССР», к которому мы не-посредственно относились, неправлялось с создавшейся ситуацией, начинавшись сложности с бумагой и т. д. Короче, были нужны иные механизмы, нужна была свобода предпринимательская, свобода юридическая, возможность распоряжаться хоть малой частью прибылей, которую приносил журнал, а он приносил около 14 миллионов рублей в год. На эти средства существовало Министерство легкой промышленности СССР, Центр моды СССР. Ситуация выходила из-под контроля, журнал был на грани опасного срыва, начались перебои с выпуском. Попытка взять на себя издательские функции потерпела фиаско, хотя была разработана целая программа возможного выхода из этой кризисной ситуации. Уходя из журнала, мы оставались без всего — без помещения, без аппаратуры. Мы ушли на улицу в прямом смысле этого слова, с единственной нашей ценностью — интеллектуальной собственностью.

— Кто же поддержал вас? Дал вам возможность начать новое дело?

— Учредителем нового издания «Московский стиль» стала Ассоциация «XXI век». Трудно было привыкнуть к состоянию полной свободы, к рыночным отношениям, к ответственности, которая всегда сопутствует свободе. Ассоциация выступает гарантом наших кредитов, и мы должны не только возвращать их с процентами, но и зарабатывать на свое существование и развитие.

— Какова же ваша программа, цели?

— Во всем мире колossalный выбор изданий по культуре одежды. Десятки, если не сотни красивейших изданий доступны каждому. Только в нашей стране, к сожалению, подобных изданий почти нет. Есть «Журнал мод», изредка встречается в киосках Союзпечати рижский журнал мод «Силуэт» и уж совсем большая редкость — «Бурда моден». Это, пожалуй, все. Принцип каталожного издания, к кото-

ром вернулся «Журнал мод» после нашего ухода из редакции, сегодня не может удовлетворить существующий голод и потребность в подобных изданиях. Я считаю, что недостаточно иметь выкройки и рекомендации по изготовлению одежды. Как я говорила, наша беда — в отсутствии культуры, понимания того, что человек не воспринимается отдельно от своей одежды, среды, в которой он находится, и все это должно воспитываться и закладываться с детства. В нашем государстве человек, его потребности и интересы никогда не были на первом плане. Мы жили некрасивой жизнью. Наша легкая промышленность всегда вынуждена была отдавать большую часть своих прибылей, которые перекачивались в другие отрасли народного хозяйства. Эти средства распылялись. Сегодня мы пожинаем плоды этой недальновидной политики. Наша легкая промышленность всегда имела остаточное финансирование, но были допущены грубейшие стратегические ошибки. Легкая промышленность получала крупные валютные кредиты, но как они были использованы? Около 400 фабрик с импортным оборудованием, сданных под ключ, простаивали из-за того, что не были закуплены фабрики, обеспечивающие сырьем эти предприятия. Теперь мы не получим нужной продукции, а через год-два, грубо говоря, будем совершенно раздеты. Доносим свои последние платья, последние сапоги, а купить уже ничего не сможем. На прилавках ничего нет, а что появляется — не по карману. Будем латать обноски, и та же участь ждет и наших детей,

если, конечно, не свершится чудо. Нельзя забывать и еще об одной проблеме: рассматривая сельское хозяйство только через призму продовольствия, мы забываем, что именно сельское хозяйство — основной поставщик сырья: льна, шелка, хлопка, шерсти и т. д. Создавшаяся ситуация очень тревожная. Мы, разумеется, не можем ставить перед собой задачи решить все накопившиеся проблемы, но помочь искать выходы из сложнейшей ситуации — одна из главных наших целей. Наш журнал поможет несомненно отчасти решить проблему одежды; люди, купив подходящую ткань, смогут сами сшить себе одежду и сэкономить таким образом на изготовлении модели, тем более, что наши выкройки отличаются исключительной точностью. Не забыты и дети — мы будем в каждом номере журнала давать модели, которые помогут сшить из старого костюма новую одежду для ребенка — при использовании наших рекомендаций она приобретет достаточно современный вид. В каждом номере мы будем давать предложения по созданию мягких игрушек, которых сегодня тоже нет в магазинах.

— Это вы рассказываете о своем журнале «Московский стиль». Какова его периодичность?

— Он будет выходить 4 раза в год, а мини-журнал, своеобразная газета «Московский стиль» уже выходит, первые номера поступили в продажу.

— Сколько стоит ваша газета?

— Стоимость газеты 4 рубля 50 копеек. Конечно, дорого, но мы на рынке. Нам за все приходится



платить по коммерческим ценам — от бумаги до оплаты работы манекенщиц. Газета — это как бы прообраз большого журнала — те же рубрики, тот же принцип: модель-выкройка и рекомендации по изготовлению, обзор зарубежного опыта, интервью с ведущими модельерами, как отечественными, так и зарубежными, статьи по истории костюма и культуры и т. д., а также информация о выставках, новостях театра, кино. Наши издания рассчитаны на массового читателя. Кроме того, это первые в нашей стране оперативные издания по вопросам моды. Газета, как и естественно, журнал — издания красочные, яркие. Мы начали с газеты, так как журнал готовить к выпуску сложнее, особенно в плане полиграфии. Уже готов первый номер журнала, его основные материалы — 60-е годы и историческая связь с тенденциями современной моды. Мы хотим показывать наиболее интересные коллекции моделей одежды, рассказывать о ведущих модельерах мира в рубрике «Кто есть кто», думаем поднять и заострить проблему «Мода и бизнес».

— Какие же у вас перспективные планы?

— У нас есть договор с Российским телевидением о выпуске телевизионного журнала «Московский стиль». Это не шоу-программа, а познавательная передача. Впоследствии мы думаем выпускать специализированные издания, рассчитанные на определенную аудиторию, а именно для подростков, для полных, для мужчин и т. д. Планы большие — программа, как говорится, на сто лет...

— Имеете ли вы творческие связи с домами моделей в нашей стране?

— Да, у нас заключен договор с Общесоюзным Домом моделей, мы работаем с ним в постоянном контакте, а также и другими государственными предприятиями. Редакция поддерживает связи и со вновь созданными структурами — малыми предприятиями, фирмами, кооперативами. Отрадно, что в стране очень много энтузиастов, которые пытаются восстановить культуру, традиции, моду. В частности, создана первая в нашей стране Академия моды. Ее директор Ирина Фадеева — человек одержимый и специалист своего дела. Главная цель их деятельности сегодня это подготовка и издание десятитомной энциклопедии моды. В Москве созданы два музея моды.

— И последний вопрос, который напрашивается сам по себе. Где можно постоянно приобретать ваши издания? Есть ли у вас такая постоянная торговая точка?

— Распространением изданий занимается Союзпечать. Мы нашли поддержку и у акционерного магазина «Находка» на Новом Арбате. Это арендный магазин и у него есть своя сеть реализации. Но готовы сотрудничать и уже сотрудничаем с организациями и частными лицами, которые берут на себя распространение наших изданий.

Интервью взяла искусствовед
Н. ПЛАТОНОВА

ОТ РЕДАКЦИИ

Сообщаем адрес, по которому можно заказать журнал «Московский стиль»: 123100 Москва, 1-ый Красногвардейский проезд, 12, строение 2.

ЮБИЛЕИ

УДК 745:001.18(092)

«Со временем землю разберут до центра»

Размышления о Циолковском — проектировщике и прогнозисте

Л. Н. МЕЛЬНИКОВ, кандидат искусствоведения, Москва

1991 и 1992 годы проходят под знаком космонавтики. 12 апреля 1991 года исполнилось 30 лет со дня полета Ю. А. Гагарина. 1992 год объявлен ЮНЕСКО Международным годом космонавтики. Естествен поэтому повышенный интерес ко всему, что происходит в этой области человеческой деятельности и, в частности, к личности и трудам гениального Циолковского, отца космонавтики. Подтверждились самые смелые предвидения мыслителя, многие его идеи практически реализованы, на очереди — полное освоение наследия великого первооткрывателя и, в частности, со стороны его дизайнера дарования.

По сути своей многие сугубо научные и научно-художественные произведения К. Э. Циолковского, например, великолепные по своей образности иллюстрации для знаменитого «Альбома космических путешествий»¹, есть проектные предложения великого художника. Циолковский выступает в них в одних случаях как профессиональный конструктор, в других как гениальный зодчий, в третьих — как выдающийся дизайнер. Вкупе с его рисунками, также обнаруживающими в нем несомненный художественный дар, литературные труды ученого образуют уникальный кладезь новых идей, пластических образов, конструкций.

Выдающиеся проектировочные способности опираются ученого на глубокое понимание закладываемой в проект ситуации. К. Э. Циолковский моделирует мир невесомости, для которого создает свои проекты так, будто бы, по выражению писателя-фантаста Ю. Медведева, он ведет репортаж с борта космического корабля. Это — абсолютное представление объекта и предмета своего исследования.

Ученый с точностью непосредственного видения передает условия передвижения людей и предметов при отсутствии тяжести, кинематику и биомеханику человека в новой среде, особенности питания, отправлений, физических упражнений, развлечений и специфику работы при отсутствии гравитации. Детально рассматривает различные виды работ внутри и вне корабля — то, что мы называем теперь космической эргономикой.

Плавание — вот та новая особенность передвижений, которая определяет действия людей и необычность конструкции космических жилищ, предметов труда и утвари.

Люди, предметы, пища, отходы, если их не закреплять, непрерывно плывут, сталкиваются, расходятся и снова бродят беспорядочно в разные стороны. Это — новый странный мир, требующий коренного пересмотра отношения человека к создаваемому им окружению. Спать в этом мире можно, свободно плавая или дрейфуя как рыба, но можно и закрепиться. Ни пуховиков, ни одеяла не требуется:

среда без тяжести мягче любого пуховика, считает Циолковский. Отпадает необходимость в громоздкой мебели, одежде. Становится очевидным что эти предметы быта — порождение условий земного тяготения. Отдыхать можно в любом положении, и лишь земная привычка к неподвижности может заставить закреплять себя ремнями и фиксировать положение во время сна, чтения, разговора.

Теряют всякий смысл и рабочие кресла, сиденья, столы и другие атрибуты земных рабочих помещений в среде без тяжести, хотя условно и они могут там присутствовать. Но вместе них нужны, как говорит Циолковский, своего рода «рамки» — прятки и фиксаторы для того, чтобы сохранить определенную позу (например, за пультом управления).

Вне стен космического помещения работа, по мнению Циолковского, доставляет истинное удовольствие. Она не требует какой-то определенной, часто неудобной, позы. «Небесный житель» может занять любую удобную и непринужденную позу. Неожиданное сравнение: собирая станцию, космонавты летают как мухи. Этим ученый подчеркивает легкость передвижения в свободном эфире и своеобразность процесса труда в этих условиях.

Счастье, удовольствие, радость, наслаждение — из этих гуманистических принципов исходит ученый, когда конструирует свой внеземной «рай». Люди этого мира радостны. Им присуще хорошее настроение и полное раскрепощение. В полном соответствии с самыми новейшими настроениями конца XX века К. Э. Циолковский обсуждает ряд моральных проблем условий обитания. Люди его космических жилищ обнажены — как мужчины, так и женщины, закрыты лишь некоторые части тела, одежда им не нужна. К. Э. Циолковский радикально пересматривает необходимость такого важнейшего атрибута человеческой земной культуры, как костюм. В новом «царстве свободы» он не потребуется.

Взамен фантастического многообразия форм и конструкций «малой архитектуры» — одежды — ученый предполагает возможность полностью освободиться от, по сути дела, сковывающего (но необходимого в качест-

¹ Фрагменты «Альбома» содержатся в публикации [1].



1

ве защиты от неблагоприятных воздействий климата) внешнего покрытия человека. Климатические условия эфирных городов, говорит Циолковский, будут постоянными и самыми благоприятными для человека. Температура около 30°C, отсутствие дождей, туманов, бурь, гроз и других «неурядиц» и капризов погоды, ровный и всегда в изобилии льющийся свет Солнца, от излишка которого можно легко укрываться в густой листве пышной растительности, которая обязательно будет присутствовать в эфирных помещениях, и тому подобные выгоды делают условия обитания идеальными. В этом смысле, по Циолковскому, и нищий и богач равны перед космосом, ибо ни один из них не будет иметь то, чего нет у другого. По сути это своеобразная интерпретация христианских заповедей о равенстве, вечного стремления человечества к справедливости. В будущем широком освоении Космоса Циолковский видит разрешение этой проблемы, недостижимой на Земле. Это новое философское и проектное осмысление радикальной социальной задачи в новой жизненной среде.

Когда читаешь труды К. Э. Циолковского, то складывается впечатле-

ние, что он относится к категории «посвященных», т. е. людей, обладающих тайным (эзотерическим) знанием, недоступным окружающим его людям, во всяком случае его современникам. Теперь мы знаем, что его проекты и фантазии строились не на пустом месте. Именно в Калуге был издан такой основополагающий труд, раскрывающий подлинное космическое мироощущение, как монография французского теолога Э. Шюре «Великие посвященные» [2]. Космическое миросозерцание, глубочайшее проникновение в тайны мироздания позволили К. Э. Циолковскому, хорошо знаяшему подобную литературу, свободно обращаться со своим «космическим» материалом. Он легко путешествует со своими героями в околоземном пространстве, на Луну, на астероиды, переходит с планеты на планету, несется в пустоте, строит эфирные колонии, населяет вакуум будущими сверхсуществами и, наконец, уносится к другим звездным мирам и галактикам.

К. Э. Циолковский проектирует не только технические сооружения, но, так сказать, и саму биологическую суть будущего человека, заселившего невероятные пустынные просторы. Вселенной. Высшие существа космоса —

1. Плавание в среде без тяжести. Эта особенность состояния людей и предметов в невесомости заставляет по-новому подходить к проектированию предметно-пространственного окружения и среды жизнедеятельности космонавта. Рисунок сделан с картины космонавта А. А. Леонова (1966 г.).

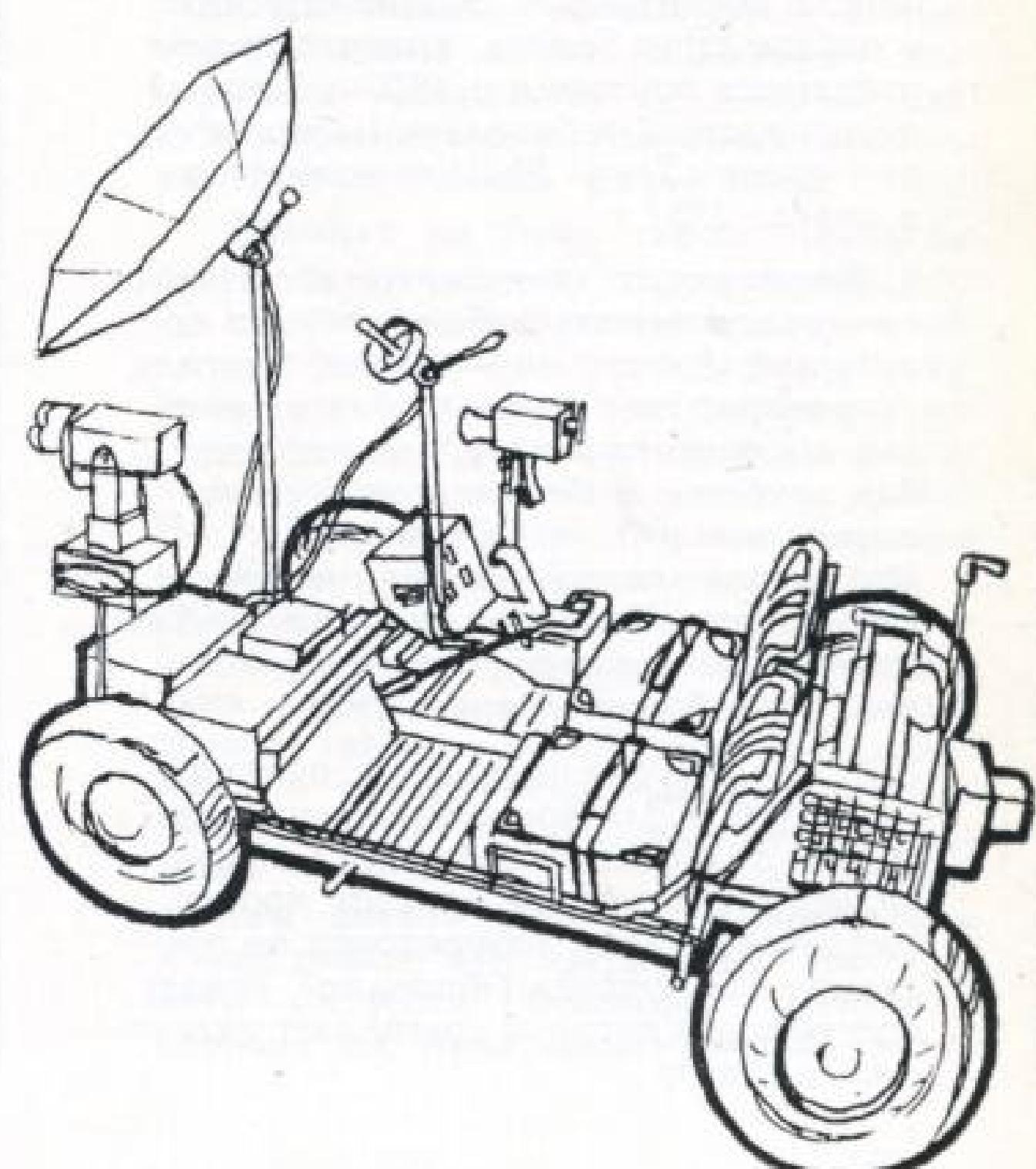
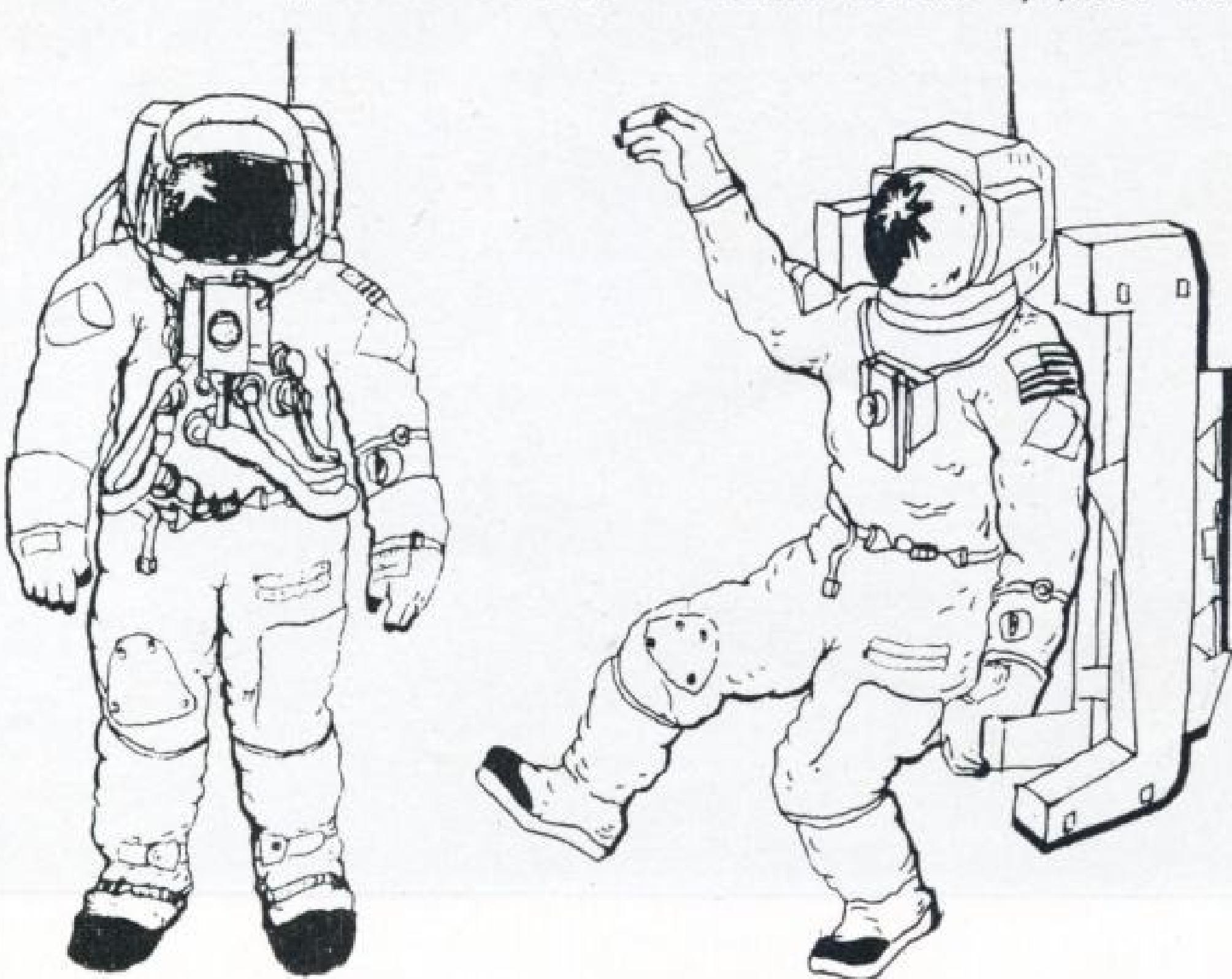
2. Космический скафандр. Его идея, название и все основные элементы были предложены и описаны К. Э. Циолковским. На рисунке показан современный космический скафандр, использовавшийся экипажем КК «Аполлон-15» во время экспедиции на Луну в 1971 г. (США, НАСА)

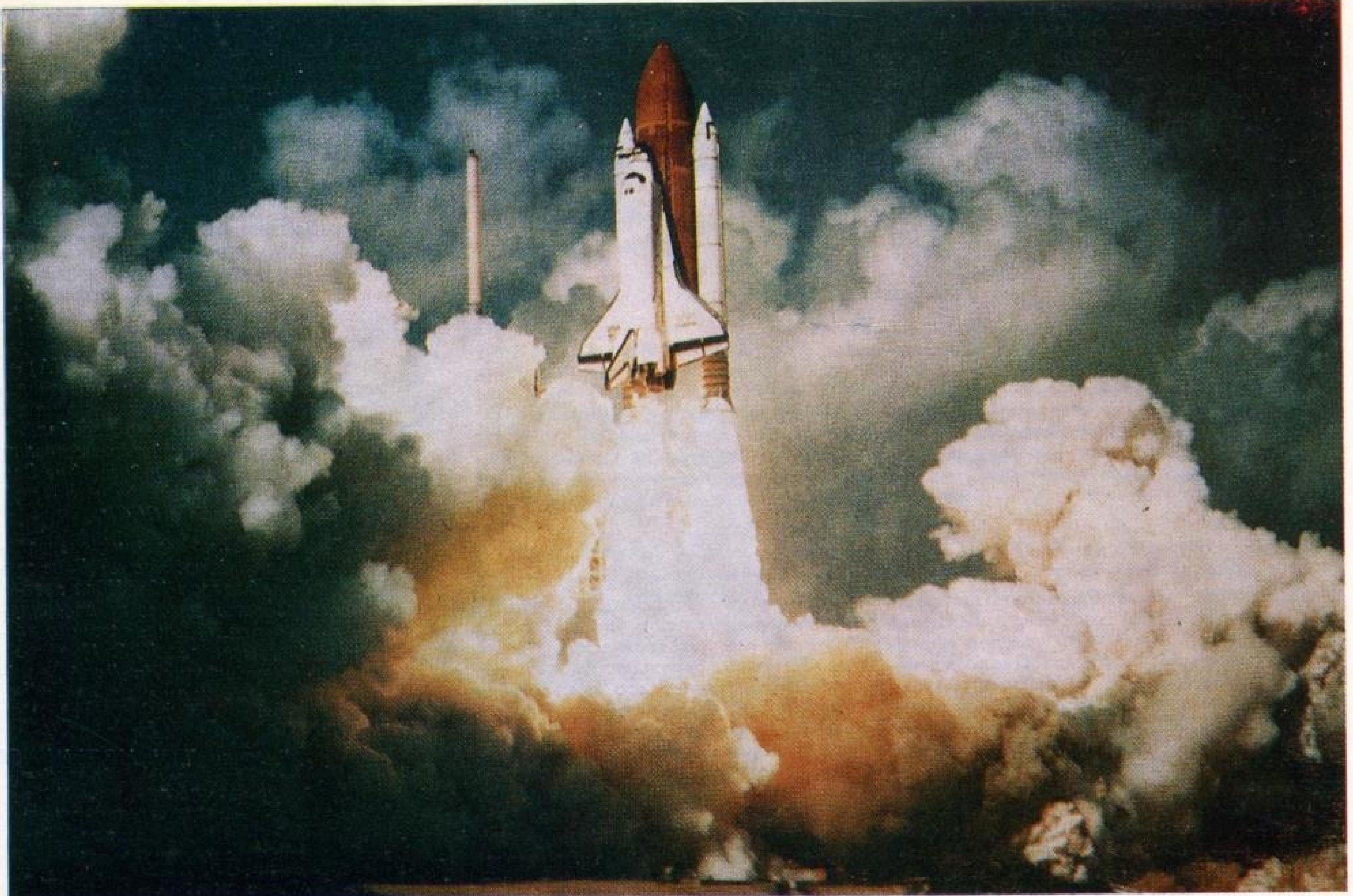
3. «Космический мотоцикл» (США) — устройство с реактивными двигателями для индивидуального перемещения космонавта вне космического корабля. Идея подобного устройства высказана К. Э. Циолковским в работе «Вне Земли» (1920 г.). Аналогичное устройство создано и испытано в СССР

4. «Лунный автомобиль», использовавшийся для передвижения по Луне экипажем КК «Аполлон-15». Идея автомотно передвигающегося по поверхности Луны аппарата, управляемого космонавтами, высказана К. Э. Циолковским в произведении «На Луне», опубликованном отдельным изданием в 1893 г.

Рисунки Л. Н. МЕЛЬНИКОВА

суть будущие жители Вселенной. Они автотрофны, т. е. независимы от Земли, зооморфны, т. е. подобны животным, но в то же время это и растения. Их питание происходит за счет имеющегося в их тела хлорофилла и усвоения в избытке льющихся в свободном эфире солнечных лучей. Эта чисто фантастическая проектная идея необходима ученым для того, чтобы указать предел человеческой эволюции. Этот предел, впрочем, не обязательно достижимый, тем не менее может помочь (в качестве рабочей гипотезы) определить и осмысливать направленность биологической эволюции человека, ее этапы. Моделирование переходных этапов позволит предвидеть грядущий мир. Без таких моде-

2
3
4



5

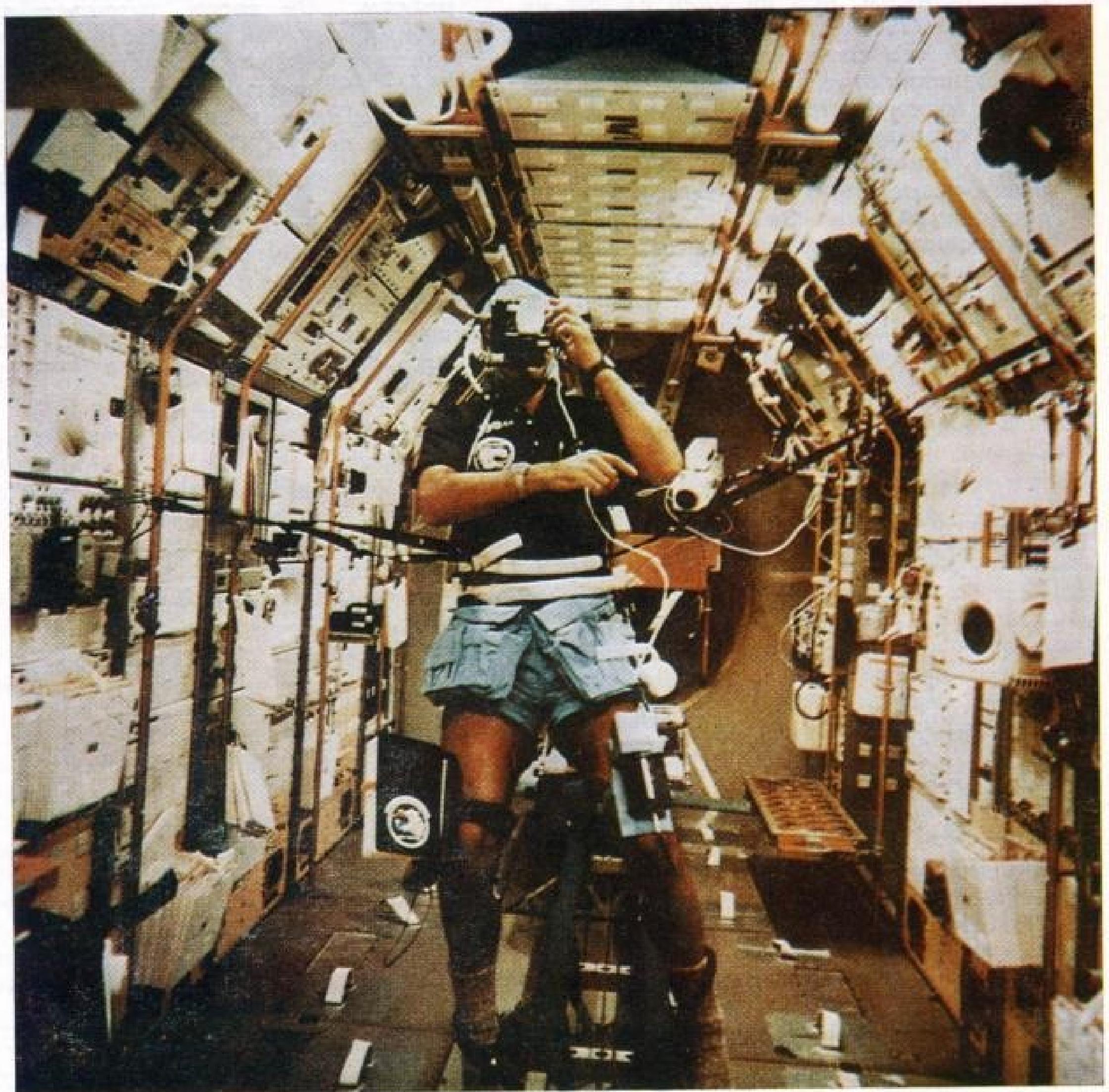
лей проектирование невозможно, ибо оно есть конструирование и предопределение будущего.

6 В ряде работ К. Э. Циолковский указывает, что будущий житель Все- ленной может быть принципиально иным и по морфологии и по своей су-ти. Так, предполагает ученый в работе «Человек. Свойства человека» [3], у жителя эфирных просторов за нена- добностью может атрофироваться

5. Корабль многоразового использова-ния «Space Shuttle» (США). Принци- пиальная идея такого космического аппарата высказана К. Э. Циолковским в работе «Вне Земли», которая вышла отдельным изданием в 1920 г. Первый пилотируемый орбитальный испытатель- ный полет «Space Shuttle» состоялся в апреле 1981 г.

6. Космическая эргономика: отсутствует привычная земная мебель рабочих по-мещений. Вместо нее — ремни, притяги, фиксаторы, скобы, рамки для удержа-ния космонавта в определенной позе; для приборов и документов — сетки, «карманы» и т. п. «держатели». Указанные приспособления описаны и изображены К. Э. Циолковским в «Аль-боме космических путешествий», кото- рый ученый разработал в 1933 г.

7, 8. «Торжество цилиндра»: оптималь-ной формой для космических сооруже-ний К. Э. Циолковский считал полый цилиндр. На рисунке показан проект многощипильной лаборатории по про- грамме «Columbus» (Франция), основу конструкции которой составляет гигант- ский цилиндр



слух. Этую утрату компенсирует визуальный язык. Гипотетические жители планеты Паллада, описанные Циолковским, переговариваются между собой с помощью своеобразных живых картин, которые высвечиваются цветными подкожными жидкостями. Этот в подлинном смысле биологический (генетический) проект находит неожиданные переклички в попытках современных деятелей искусства изобрести некий визуальный универсальный язык общения с помощью цветомузыки. А сами поиски этого искусства оказываются глубинными нитями связанными с космизмом мышления, как это показано в работе автора «Перпетуумobile»

цветомузыки» («Техника — молодежь», 1991, № 6).

Глубокое проникновение в суть рассматриваемого явления — жизни в межзвездной среде — позволили ученым прийти к еще одной парадоксальной идее.

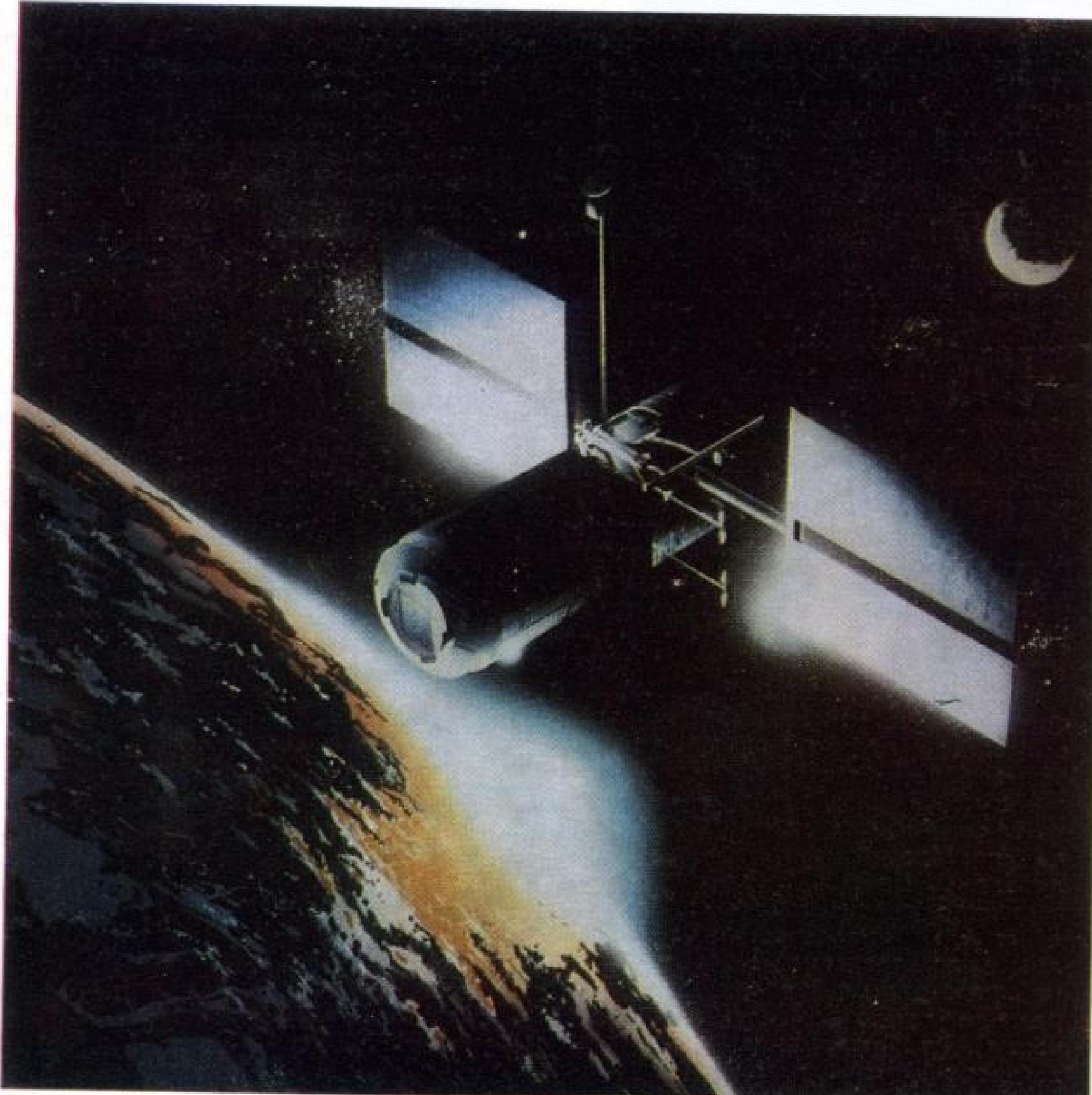
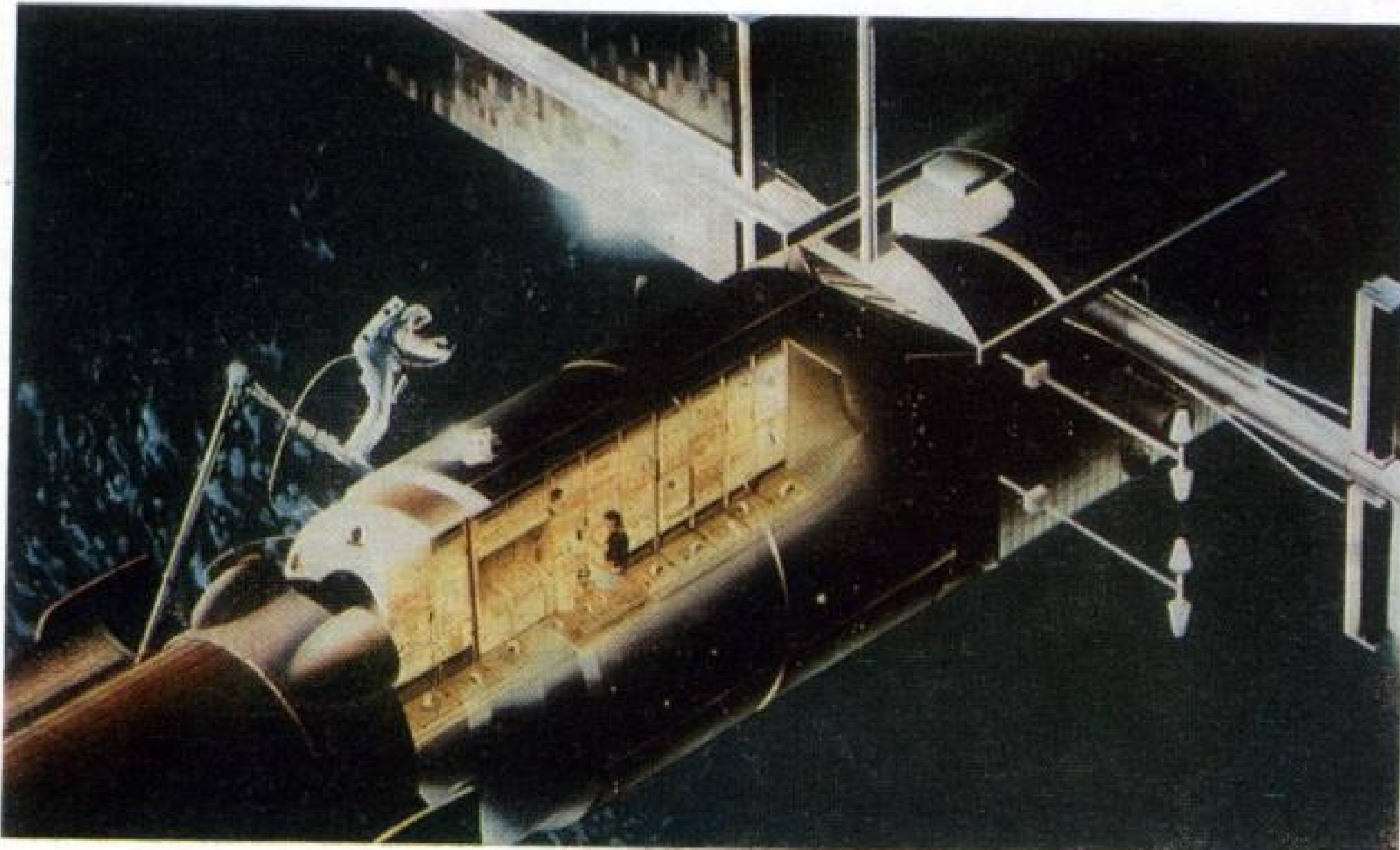
Среда без тяжести не обременяет человека, не затрудняет его движений, избавляя от лишних и чрезмерных усилий. И ученый предполагает, что в космос в будущем прежде всего станут отправляться... больных и ослабленных людей. Именно для них там наиболее щадящие и оптимальные условия (конечно, предполагается, что они живут в комфортабельных

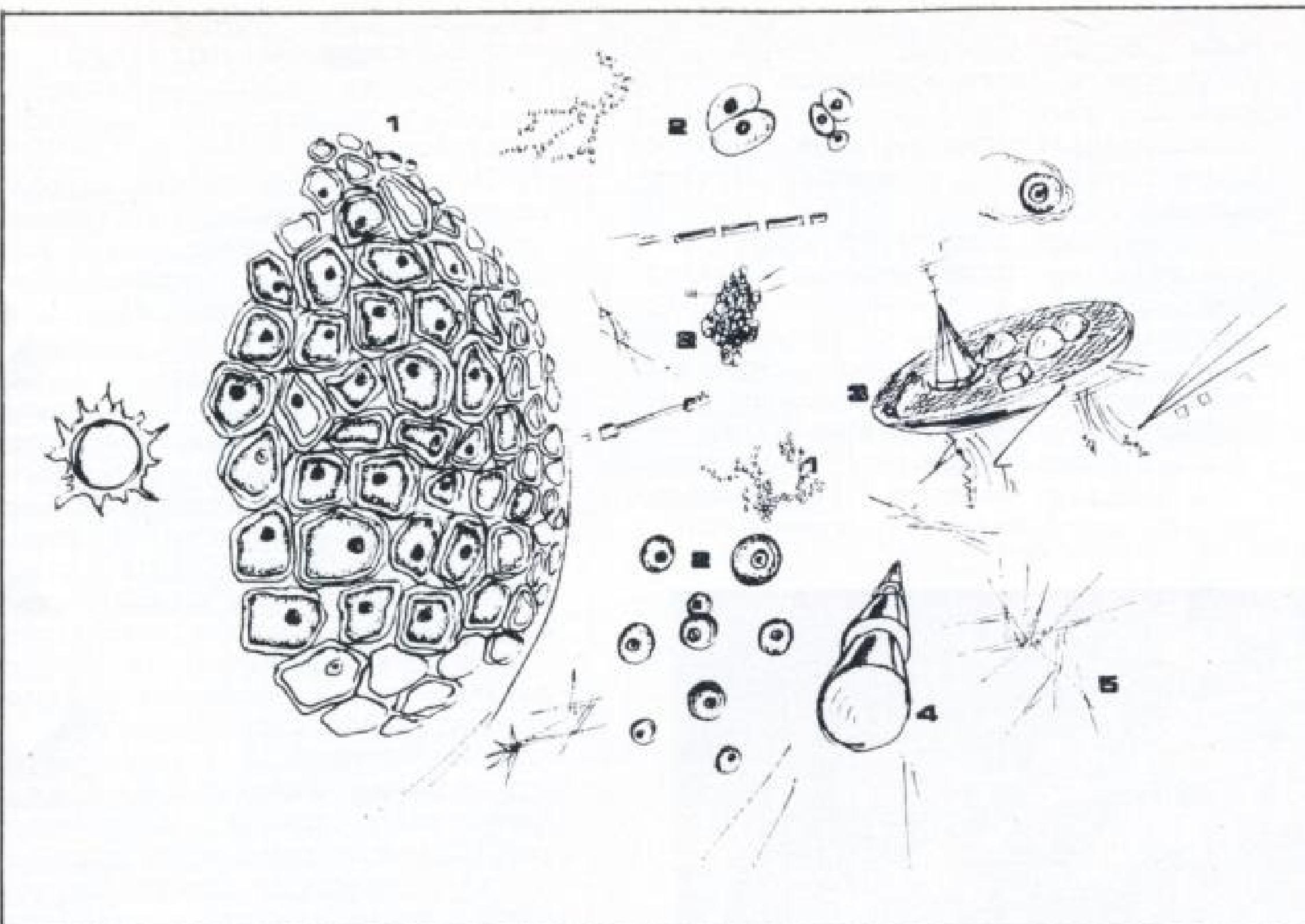
жилищах). Таким образом, К. Э. Циолковский создает своего рода проект больницы на орбите — нечто новое и необычное даже для сегодняшнего уровня знаний.

Окруженные плодами, пышной растительностью, чудесно пахнущими цветами, чистым и свежим воздухом, в условиях ровной и комфортной температуры жители «заатмосферных колоний» в принципе и не должны стремиться на Землю, разве что соскучившись по земным впечатлениям. И здесь К. Э. Циолковский выдвигает оригинальную проектную идею: компенсировать изменение условий существования психотерапией привычной земной обстановки. Здесь два пути. Можно отправлять людей «для развлечения» на Землю на некоторое непродолжительное время. Но можно и дать им земные картины прямо на космической станции. Эта идея представляет проектный интерес при конструировании межпланетных кораблей, космических станций, эфирных поселений. Картины земных пейзажей могут явиться средством профилактики от скуки, апатии и своеобразной ностальгии по родной планете.

К. Э. Циолковский не только заселяет интерьеры космических кораблей, но и смело выводит своих героев наружу, в вакуум. Эфирная пустота также их родная среда. Рабочие в ней собирают станции и оранжереи, физики изучают мир эфира, химики и энергетики «ловят» болиды для того, чтобы переработать их вещество в топливо, добывать кислород, металлы и другие вещества и использовать их в космическом производстве. Для этой категории жителей космоса Циолковский проектирует скафандр. Да, термин «космический скафандр» тоже предложен Циолковским. Подробно описывает ученый (и изображает в ряде рисунков) его устройство, предусматривая наличие нескольких защитных герметических слоев, шлем с видовыми стеклами, устройства для автономного дыхания и т. п. Все это совпадает с устройством современных космических скафандров. Описан ученым и фал — канат, связывающий космонавта в открытом космосе с кораблем. Его герои путешествуют в открытых просторах на индивидуальных ракетных установках, работающих на жидком топливе либо на реактивной тяге сжатых газов. Известно, что оба типа двигателей используются в настоящее время в так называемых космических мотоциклах (у американцев) и в индивидуальных ракетных установках (отечественные разработки).

Попадая на Луну, герои Циолковского путешествуют по ее поверхности на ракете, поставленной на колеса — своеобразном экипаже. В американском «луунном автомобиле», изготовленном фирмой General Motors [4], также упоминается этот проект К. Э. Циолковского. Первые высадки на Луну кораблей «Аполлон 11» и «Аполлон 12» в деталях совпадают с описанием прилунений у основоположника космонавтики. Радость и восхищение героев, неуклюже их движения по поверхности, наличие лунной пыли, обилие камней, резкий контраст света и тени — все эти и многие другие детали описаны Циолковским и поражают нас «эффектом присутствия». Остается открытым вопрос о наличии на Луне моделируемых вооб-





9

ражением ученого зооморфных растений, способных быстро передвигаться, обладающих некоторым разумом и приспособленных к жизни в практически безатмосферной среде. Слишком непродолжительное время были земные исследователи на Луне, чтобы подтвердить или опровергнуть эту идею.

«Точных попаданий» по отношению к современному уровню знаний и технических достижений у К. Э. Циолковского множество. Обратимся снова к зодческим идеям ученого. Циолковский детально разрабатывает архитекторику космических сооружений. Вопрос об их форме принципиальный, так как она определяется и условиями среды (невесомость), и технологическими факторами (прочность), и коммерческими соображениями (экономичность). Оптимальной формой в этом смысле Циолковский считает длинную цилиндрическую трубу, хотя описывает и другие различные конфигурации — в основном тела вращения: шар, конус, торOID, эллипсоид и т. д. Но именно цилиндрическая форма составляет основу его космических жилищ. Предложение оригинальное, если учесть, что в основе земных помещений и сооружений лежит, как правило, прямоугольный параллелепипед. Интерьер такой гигантской трубы (например, стальной) перегорожен на ряд отсеков, кают, залов и т. п. Внутри помещений создается более или менее привычная земная среда с оранжереями, бытовыми удобствами, рабочими местами. Но затем Циолковский смело уклоняется от этой схемы и вводит проектную мысль в новую парадоксальную плоскость. Он заставляет жить своих героев в космических интерьерах в среде из чистого кислорода и с пониженным по сравнению с земным давлением атмосферы. Как известно, именно по этому пути пошла проектная мысль создателей американских «Аполлонов», что, таким образом, повторило идею Циолковского. Приоритет нашего ученого здесь неоспорим.

Американские инженеры и конструкторы заимствовали у Циолковского и другую техническую и конструктивную идею. Их космические корабли,

так же как и космические ракеты Циолковского, — многоразового использования. К. Э. Циолковский по сути описывает «Шаттлы» за 60 лет до их действительного создания. Конструктивная же проработка «Шаттлов» была, вероятно, заимствована американцами, как теперь стало известно, из публикации [5], у известного советского авиаконструктора Мясищева. Поразительна и другая деталь принципиального решения космических аппаратов американскими разработчиками. Их корабли серии «Меркурий», «Джемини», «Аполлон» так же как и ракеты Циолковского, спускались при посадке из космоса на воду: но не в горное озеро, как у Циолковского, а в воды Тихого океана.

К. Э. Циолковский стоит в одном ряду с такими великими мыслами и духом, как Леонардо, Галилей, Джордано Бруно, Коперник. Так же как и эти великие энциклопедисты, основоположник космонавтики обладал провидческими данными. Созданная им программа освоения космического пространства — это колоссальный по сути своей проект деятельности человечества на тысячелетия вперед. Это концепция стратегии выживания цивилизации. Суть ее в заселении необъятных просторов космоса, в пространственной экспансии человечества. Именно его географическое расширение позволит решить большие проблемы, поставленные уже сегодня: а) перенаселение Земли, б) экологические катастрофы, в) истощение ресурсов, г) угроза уничтожения цивилизации. К. Э. Циолковский призывал видеть решение этих вопросов, известных ему уже и тогда, в освоении неограниченных ресурсов космоса. Ни одна социальная, экологическая или экономическая теория с чисто земными мерками их приложения не способна радикально решить эти проблемы. Проект К. Э. Циолковского состоит в перенесении системы координат в иную плоскость, каковой является пространство Вселенной. Нет, ни сфера разума Вернадского (ноосфера, т. е. та же земная жизнь человечества), ни информационный, ни экологический этапы эволюции цивилизации не содержат предпосылок ради-

9. Формы различных космических сооружений и аппаратов из «Альбома космических путешествий» К. Э. Циолковского. В основе архитектоники космических сооружений — различные тела вращения: шар, конус, торOID, эллипсоид, каплеобразная форма и т. п.

кального решения насущных вопросов человеческого бытия, не способны избавить человечество от катастрофы. Ключ решения — в космическом будущем человечества. Первым на это указал в своих гениальных проектах К. Э. Циолковский.

Для архитектора и дизайнера творчество К. Э. Циолковского имеет такое же непреходящее значение, как и для философа, биолога, социолога, инженера и представителей многих других профессий и видов деятельности. Основной урок проектной деятельности Циолковского — нетрадиционность подхода и парадоксальность мысли. Ведь вот, скажем, одна из его статей называется странно: «Со временем Землю разберут до центра». Можно улыбнуться: это причуда гения. Однако, если рассмотреть эту, на взгляд здравомыслящего человека абсурдную идею в контексте с остальными работами К. Э. Циолковского, то окажется, что она — часть общего проекта. Весь проект — устройство грандиозного кольца, ожерелья поселений вокруг Солнца. На строительство их уйдет все вещества астероидов, мелких планеток и даже... Земли. В том случае, конечно, если мы принимаем, что человечество полностью переселится в просторы космоса. В таком варианте идея с «разбором» Земли не предстает совсем уж фантастической — другой разговор, что это дело будущих тысячелетий.

Так, К. Э. Циолковский в своих, казалось бы, самых радикальных и фантастических проектах учит по крайней мере трем вещам:

1. Строго следовать в своих предложениях и предположениях из конкретного анализа и детального представления ситуации.

2. Детально прорабатывать свои проектные предложения до такого состояния, когда они легко могут быть переложены на язык конструкции и практически использованы.

3. Четко обосновывать каждое выводимое положение технически, физически, технологически, не создавая, таким образом, беспочвенных и никому не нужных фантазий.

Таковы уроки и опыт творчества К. Э. Циолковского, проектировщика и прогнозиста.

ЛИТЕРАТУРА

1. Промышленное освоение космоса. Сб. трудов/ К. Э. Циолковский; Сост. послесл. и comment.: Т. Н. Желнина, Л. В. Лесков. М.: Машиностроение, 1989.
2. ШЮРЕ Э. Великие посвященные. Очерк эзотеризма религий: Перев. с фр., 2-е испр. изд. Калуга, 1914.
3. К. Э. ЦИОЛКОВСКИЙ. Человек. Свойства человека. (1917 г.). Архив АН СССР, ф. 555, оп. 1, д. 380, лл. 1—102.
4. SIMMONS G. On the Moon with Apollo 15. A Guidebook to Hadley Rille and the Apennine Mountains.— Washington. NASA. 1971.
5. ПЕТРАКОВ В., ЧЕРНЫШОВ М. Неизвестный «Буран»//Советская Россия, 10 апреля 1991 г. (№ 71).

Получено 30.05.91

Специалисты Харьковского института дизайна помимо заказных работ отдают много сил и времени инициативным разработкам, рискуя и экспериментируя за счет собственных средств. И в первую очередь они разрабатывают изделия для детей.

УДК 629.118.3-053.2:475:061.6(47)

И зимой, и летом

В настоящее время проектный дизайн как бы развивается двумя путями. Первый путь традиционно сложившийся — это «заказной дизайн»; второй — экспериментальный. Нередко дизайнерские проекты, выполненные на заказ, бываю ущемлены в идеином отношении из-за технологических, материальных, финансовых ограничений предприятий-заказчиков. Часто в этих случаях приходится решать только узкие задачи — придать приличный вид готовой продукции, а то и вовсе устаревшему изделию.

Авторы представленной здесь разработки давно избрали для себя несколько иную сферу дизайна. Они пытаются что-то предвидеть, спрогнозировать, а иногда и пофантазировать.

Опыт проектирования детских транспортных средств на протяжении ряда лет подсказал авторам новые пути решения этой проблемы. Была поставлена двойная задача: создать новый образ вещи (нечто вроде велосипеда) и одновременно изделие, которое способствовало бы не только физическому развитию детей, но помогало бы им в приобретении навыков конструирования и комбинаторного мышления в процессе игры.

Предполагается, что созданное изделие — детский универсальный велосипед «Тролль» — благодаря принципу трансформации расширит ассортимент детских трехколесных велосипедов и будет использоваться в различные времена года, и зимой, и летом. Это будет и велосипед, и веломобиль, и снегокат.

Изделие состоит из следующего ряда элементов:

- колес с накладками;
- передней вилки с рулем;
- сиденья;
- задней вилки;
- спинки.

Руль велосипеда выполнен из двух пластмассовых деталей: Т-образного основания и накладки. На передней плоскости руля имеется ниша с ручкой и кассетой для шлагата. При необходимости родители (или партнер по игре) берут велосипед — или велосипед, переделанный в снегокат — «на буксир».

Руль крепится к передней вилке, имеющей для прочности ребра жесткости. Универсальный узел крепления педалей позволяет унифицировать ряд деталей. Так, накладки-диски крепления педалей на переднем колесе в варианте велосипеда и веломобиля трансформируются в плоскости для передвижения по снегу на снегокате. С этой целью диски колес имеют по три направляющих.

Сиденье вместе с задней вилкой представляет собой основу велосипеда. При изменении угла наклона задней

вилки происходит трансформация велосипеда с высокой посадкой (370 мм) в веломобиль с низкой посадкой (250 мм), что позволяет создавать разнообразные игровые ситуации (см. рис. 3—4).

Учитывая физиологические особенности детей до пяти лет, спинка сиденья выполнена переставной. Для лучшей устойчивости и передвижения в трех игровых ситуациях (велосипед, веломобиль, снегокат), и для упрощения изготовления прессформ все три колеса одинаковые.

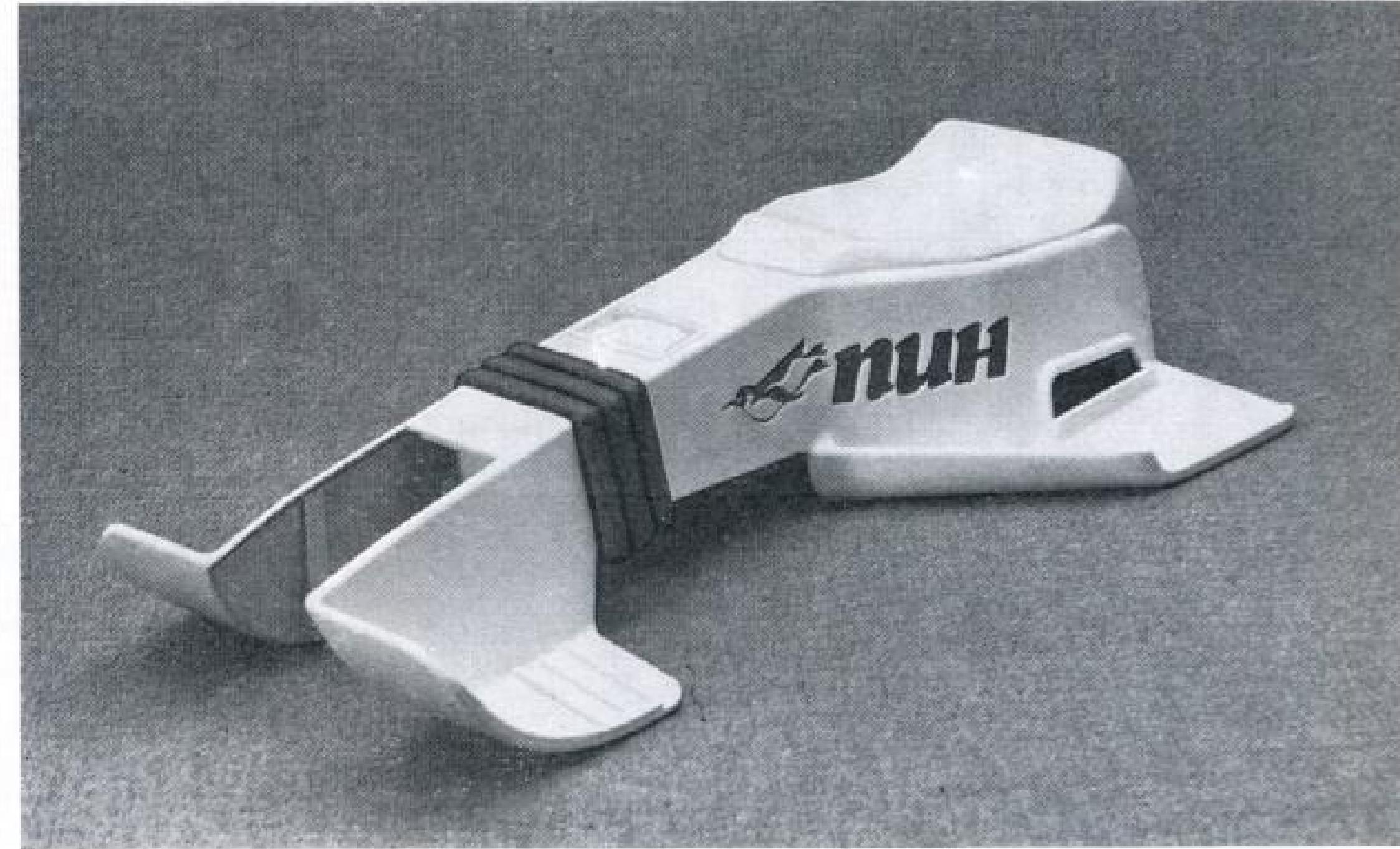
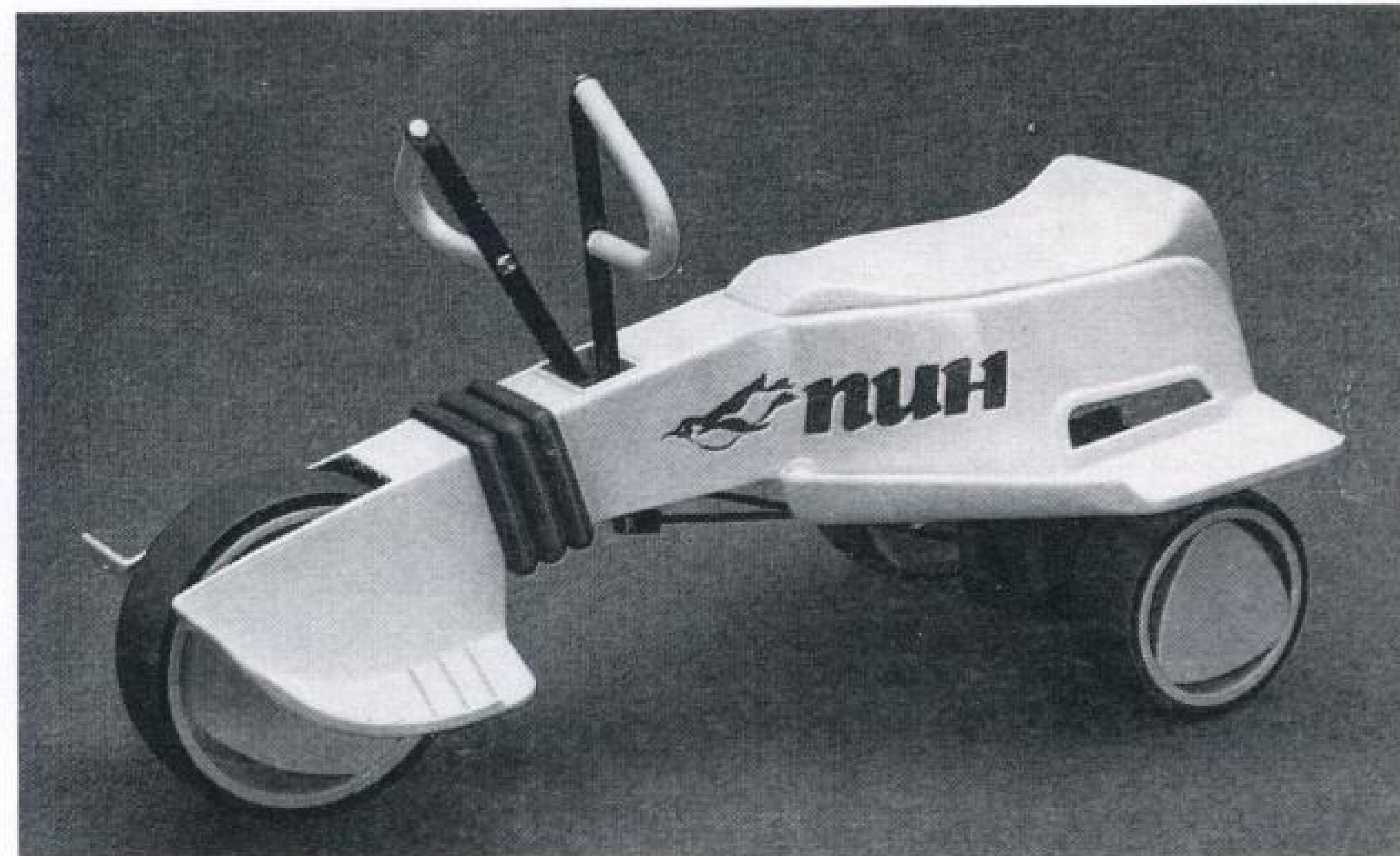
Превращение велосипеда в снегокат и веломобиль требует применения

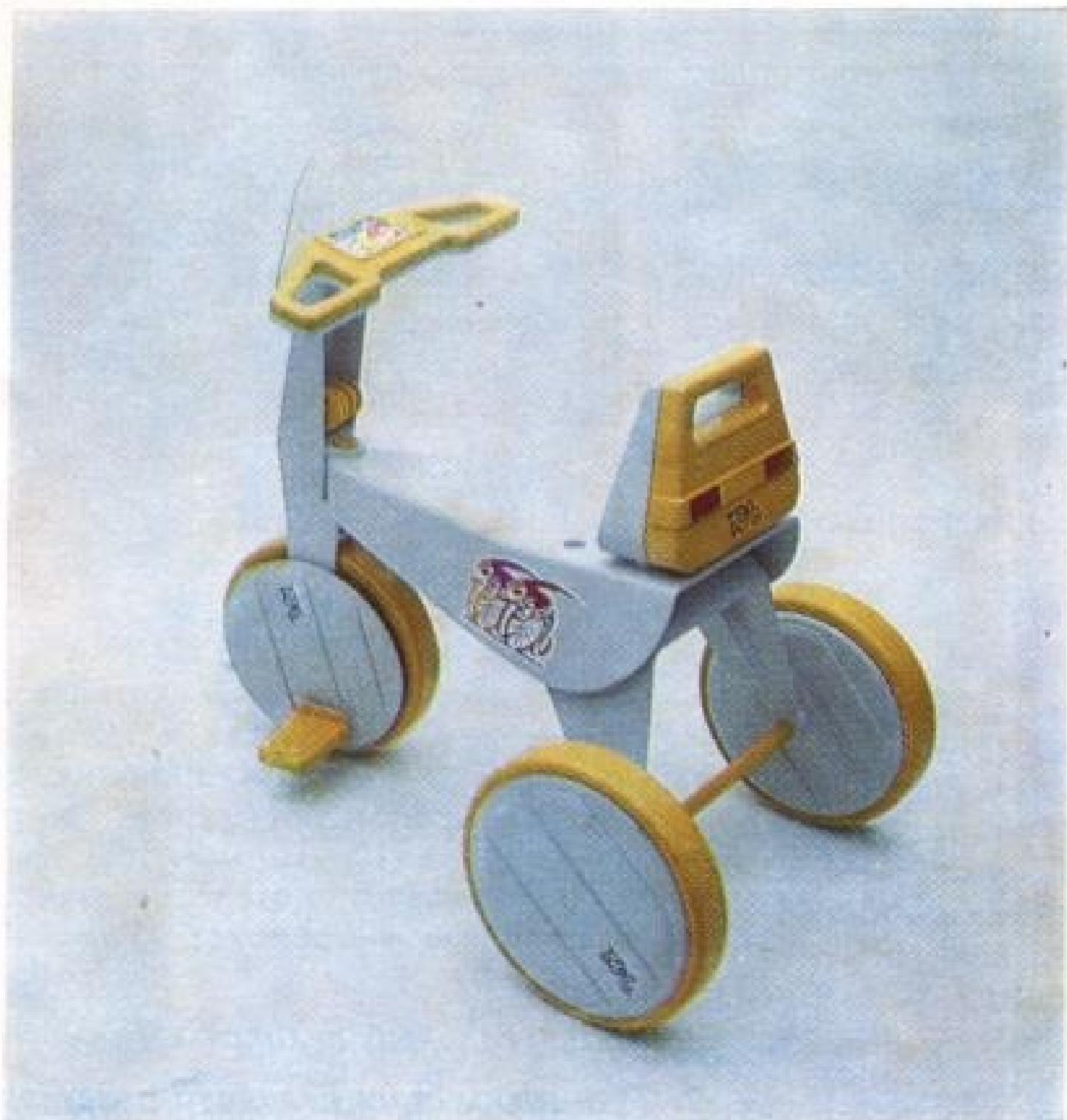
ключа и дополнительной детали крепления — они находятся в контейнере спинки. Операция перестановки несложная — ее может произвести и ребенок в течение 10—15 минут.

Второй проект детского транспортного средства — велокат «Пин» — по-

1. Универсальный велокат «Пин»
2. Трансформация велоката в детские сани

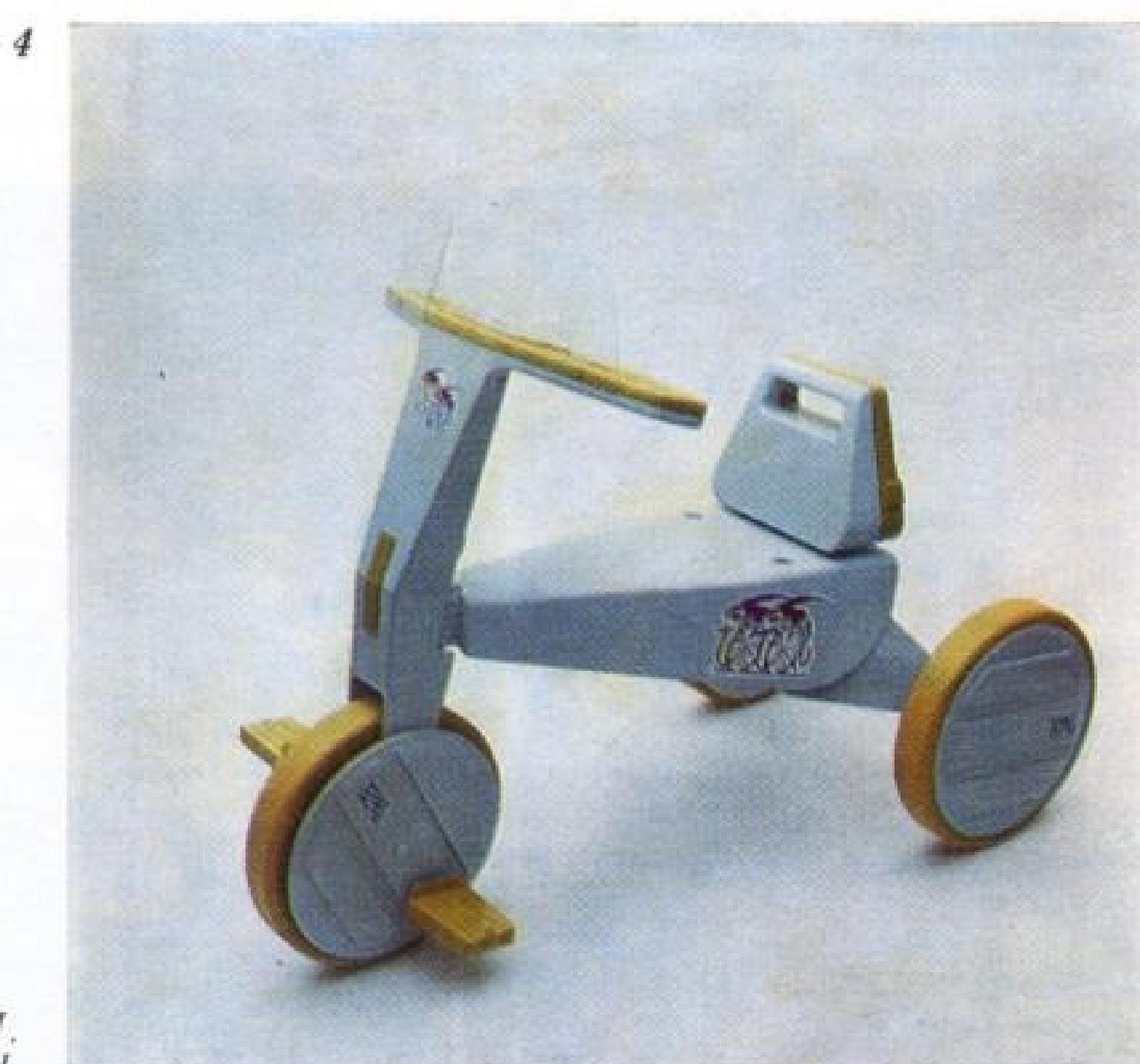
Дизайнеры: О. А. ЛАЗАРЕНКО, А. Н. ЛЫСЕНКО. Конструктор Я. С. ВИСМАН





3—5. Детский универсальный трехколесный велосипед «Тролль», который может трансформироваться в веломобиль и снегокат

3



Дизайнеры:
О. А. ЛАЗАРЕНКО,
А. М. ХАИНЗОН.
Конструктор: Я. С. ВИСМАН.
График: О. А. ДЖАНИКЬЯН



5

явился как итог реализации идеи по созданию новой объемно-пространственной структуры изделия, обладающего совершенно новыми потребительскими функциями. Попутно решались вопросы упрощения конструкции, повышения ее технологичности и снижения материалаомкости. Велся и поиск новых материалов.

Хотя в велокате «Пин» все поставлено «с ног на голову», — ножное управление и ручной привод — это не идея ради идеи. Как показал художественно-конструкторский анализ игротехнических средств, предназначенных для развития двигательной активности детей, большинство игрушек этого типа рассчитаны только на развитие мышц ног. А детям с трехлетнего возраста требуется всестороннее физическое развитие с включением в работу всех групп мышц. В этом плане велокат «Пин» может оказаться очень полезным игровым средством.

Дети сейчас больше увлекаются космическими кораблями, фантастическими объектами. «Пин» в какой-то мере — представитель мира фантазии. Это очень простая, но в то же время, многофункциональная игрушка, дающая больше возможностей для детского воображения. Она состоит из четырех основных узлов:

- передней вилки;
- сиденья;
- блока рычажного механизма движения;
- колес.

Передняя вилка — это пластмассовая деталь в виде двух крыльев с прорезью для крепления переднего колеса. Крылья передней вилки, их плоскости выполняют функции подставки для ног и рулевого управления. Под сиденьем находится блок рычажного привода.

Одной из главных особенностей данной разработки является возможность трансформации велоката в сани. Для этого необходимо снять блок рычажного привода и колеса. Корпус изделия будет выполнять функцию саней, а плоскости крыльев — опоры для ног.

Эти два изделия рассчитаны на современную технологию и могут быть освоены промышленными предприятиями, имеющими оборудование для формирования крупных пластмассовых деталей. Для предприятий, имеющих ограниченные возможности пластмассового производства, могут быть разработаны упрощенные конструкции и осуществлена доводка каждого из этих изделий без изменения внешнего вида.

О. А. ЛАЗАРЕНКО,
дизайнер,
Харьковский институт дизайна

ОТ РЕДАКЦИИ

Не в первый раз харьковские дизайнеры рассказывают о своих инициативных разработках для детей. Мы имеем сведения, что предыдущие публикации принесли определенную пользу: нашлись заводы, рискнувшие взяться за внедрение велосипедов.

Кто последует их примеру на этот раз?

Сообщаем адрес разработчиков: 310024 г. Харьков, ул. Пушкинская, 68. Харьковский институт дизайна.

внешнюю, физическую энергию, в противоположность церковному по-ниманию света как силы онтологической, как мистической причины существующего.

— Ты хочешь сказать, что в западной живописи предмет есть сам по себе, а свет сам по себе, и соотношение между ними — случайное: предмет только освещается светом, и потому светлые места, в частности блики, могут прийтись где угодно. Они случайны в отношении к предмету, но взаимное отношение их не случайно, и оно определяет некоторый другой предмет, да, предмет среди предметов — световой источник.

Единством перспективы художник хочет выразить единство единичности ари-теля как предмета, а единством светотени — предметность источника света. Мне хорошо понята позитивистически-уравнительная задача этой живописи: для нее нет иерархии бытия, и озаряющий свет, равно как и созерцающий дух, она хочет отождествить с внешними предметами, уклю-дывая их в одной плоскости условного. Но как же в итоге, формулировать задачу обратную?

— Прежде всего, сама западная живопись отступает от своего зада-ния, она лучше, нежели ее собственный дух — руководитель. Вот, перспек-тиву она хоть и провозглашает, но в высоких произведениях сознательно отступает от перспективных норм. Так и с единством освещения. Если бы она до конца признала освещение случайным, я хочу сказать, если бы свет мыслился ничуть не онтологичным, то освещенная форма — форма — форма-только освещенная, но ничуть не произведенная светом — была бы совер-шенно непонятна нам; художник провозглашает соотношение света и фор-мы произведенным, но на самом деле берет освещение не какое попало, а некоторое нарочито подобранное, ибо чувствует, что только оно дает правильную лепку форм. Одно освещение форму проявляет, а другое — искаивает, и значит, по тайному ощущению художника, форма, как эри-тальное явление, дается ему светом, причем может быть дано хорошо, а может — неудачно. Но теперь, что значит это «хорошо», как не полусоз-нательно сказанное «онтологично!» И потому, коль скоро глубокому ху-дожнику потребуется, он нарушает, сознательно нарушают — единство светотени, лишь бы лепка форм была возможна существенной.

(Продолжение следует)

Иконостас

— Насколько понимаю, ты усматриваешь в западном искусстве расщепление иконописи, причем одни стороны иконописи односторонне осущес-тились в католической живописи, а другие — в протестантской гравюре. Что касается до изобразительной плоскости, то иконопись осущес-тилась, по-видимому, на самом деле притязания гравюры: в отношении плоскости иконопись, ты хочешь сказать, есть то, за что гравюра хочет выдать себя, и даже есть в превосходной степени. Но ведь такую поверхность, т. е. твердой и недвижимой, представляется стена, каменная стена — символ онтологической незыблемости. В этом отношении стенопись — да, она соот-ветствует выставленному требованию, но ведь икона не всегда, даже пре-имущественно, пишется не на стене...

— А на чем же?

— Ясно, на доске.

— Нет, потому что первая забота иконописца превратить доску в стену. Вспомни: первый ряд действий к писанию иконы, так называемая за го-товка доски в своей совокупности ведет к левкаске. Самая доска, тщательно выбранная, хорошо просушенная и имеющая с передней стороны углубление — ковчежец, — окруженное рамой — полями, укрепляет-ся с оборота от возможного покоробления поперечными шпонками. Залевкасывают же ее семью последовательными действиями так: сперва царапают в клетку ее лицевую поверхность чем-нибудь острым — ши-лом или гвоздем, затем проклеивают хорошо сваренным жидким kleem, затем, когда она просохнет, наклеивают пайволовку, т. е. холст, или сер-пянку — редкую пеньковую ткань, для чего доска намазывается kleem уже более густым, а сверху павлока, хорошо приглажденная, снова наводится kleem. Спустя сутки доска побелеет, на нее наводится побел — хорошо размешанная жидкость из клея и мела. Когда побел высохнет, то в течение трех-четырех дней доска левкасится, причем грунтовка левкасом производится в шесть-семь раз; левкас делается из побела, к которому прибавляется 2/5 кипяченой горячей воды, немного олифы, т. е. вареного масла, и мела; левкас наносится на доску гремиткой, т. е. широким шпателем, и после каждой левкасски доске надлежит хорошо просохнуть. Далее идет лицо к залевкашенной поверхности, т. е. шлифовка мокрой пемзой в несколько приемов, между которыми левкас должен быть про-сушиваем, и наконец — сухая шлифовка, сухим куском пемзы и окон-чательная отделка поверхности хвощом или, в настоящее время, мелкой шкуркой — стеклянной бумагой. Только теперь изобразительная плоскость иконы готова. Ясное дело, это не что иное, как стена, точнее — стенная ни-ша, но только в иконной доске существо сформы, собраны структуры, однород-стены: эта поверхность, по своей белизне, тонкости структуры, однород-ности и проч., есть эссенция стены, и потому она допускает на себе в со-вершеннейшем виде род живописи, признаваемый самим благородным, — иконопись. Иконопись исторически возникла из техники стенописной, а по существу есть самая жизнь этой последней, освобожденная от внешней зависимости стенописи от случайных архитектурных и других стеснений.

— В таком случае обычный прием стенописцев находитесь рисунок на стенную поверхность острием, собственно выцарапывать его, ты и думал истолковать как гравюру, момент церковного искусства. Конечно, это процарапывание контуров в стенописи есть гравюра, но что соответ-ствует ей в метафизически уплотненной стенописи?

— Да, иконопись начинается именно такой же гравюре; сперва иконо-

писец рисует углем или карандашом перевод изображения, т. е. церковнопреданные контуры, а затем нарисованное графитится графей, т. е. гравируется иглой, вставленной в конец маленькой палочки; да ведь само слово Угро — значит «режу», «надрезаю», «царапаю», «графирую»; а Угари — гравировальная игла. Эта графия — инструмент древний, очень древний, теряющийся в веках, вероятно, в том или другом виде самое первое орудие изобразительного искусства. А наземнить так рисунок признается у иконописцев наиболее ответственной частью работы, особенно в отношении складок: ведь наземновать перевод — это значит передать множеству молящихся свидетельство Церкви об ином мире, и малейшее изменение не только линий, но и тончайшее — их характера придаст этой отвлеченней схеме иной стиль, иную духовную структуру. Знаменщик чувствует себя ответственным за целостность иконописного предания, т. е. за правдивость онтологического свидетельства, и притом в самой его общей формуле. Рисунок означенован, но это есть еще отвлеченность, почти даже невидимая, произведение осознательного порядка. В дальнейшем эта схема должна получить наглядность — стать зрительной, и знаменованная доска попадает от знаменщика в руки различных мастеров...

— По-видимому, «различных» — при ремесленном исполнении, при массовом производстве. Если так, то к сути иконы, как художественного произведения, эта различность не относится.

— Ты затрагиваешь очень существенные вопросы, и придется сказать несколько слов на твое сомнение. Прежде всего, икона не есть отвлеченноное произведение, произведение самодовлеющего искусства, а есть произведение свидетельское, которому потребно и художество, наряду со многим другим. Так вот, то, что ты пренебрежительно обозвал массовым производством, тоже относится к сути иконы, ибо свидетельству надлежит просочиться в каждый дом, в каждую семью, сделаться подлинно народным, возглашать о Царстве Небесном в самой гуще повседневной жизни. К технике иконописания существенно принадлежит и возможность быстроты в работе, иконы же преувеличено тонкого письма, например, Строгановские, конечно, характерны для века, обратившего святыни в предмет роскоши, тщеславия и коллекционерства.

Теперь далее, о специальностях иконных мастеров. И это не определяется только внешними причинами; икона, даже первообразная, никогда не мыслилась произведением уединенного творчества, она существенно принадлежит соборному делу Церкви, и даже если бы по тем или иным причинам икона была от начала до конца написана одним мастером, то какое-то идеальное соучастие в ее написании других мастеров подразумевалось: так, литургия служится соборне, но если бы почему-либо литургисал только один священник, то все-таки участие епископа, других священников, диаконов и других служителей идеально подразумевалось бы. Живописец иногда вынужден предоставить часть своей работы другим, но подразумевается, что пишет он индивидуально, иконописец же, наоборот, иногда вынуждается работать обособленно, но соборность в работе непременно подразумевается. Ведь отсутствие соучастников требуется ради единства индивидуальной манеры, а в иконе — главное дело в незамутненности собственно передаваемой истины; и если вкрадывающиеся субъективные трактовки будут в иконе взаимно уравновешены, если мастера будут взаимно поправлять друг друга в непроизвольных отступлениях от объективности, то этого и требуется.

Предоставление знаменщику рисунка, а красок другим мастерам позволяет этим последним разить в себе восприимчивость, не повреждая той стороны иконы, которой в особенности надлежит быть верной Преданию. Но далее и красочная часть иконописи разделяется между личниками и личниками. Это — очень глубокомысленное деление — по принципу внутреннего и внешнего, «я» и «не я» — человеческого лица, как выражения внутренней жизни, и всего того, что не есть лицо, т. е. что служит условиям проявления и жизни человека — весь мир, как созданный для человека. На иконописном языке лицо называется лицом и все прочее, т. е. включая сюда тело, одежду, палаты или архитектурный стаффаж, деревья,

и нечего отрицать, ибо, пока она не создана светом, до тех пор ее вовсе нет; конкретность же свою она получает не путем отрицания, а положительно, творческим актом, взыгранием света. Ничего не было; творческим актом стало ничто, положительное ничто, зародыш, зачаток вещи; и, пронизываемый светом, он начинает формироваться, лепиться, пока не проявится световое образование. То, что наиболее существенно определяет форму, просветляется наиболее; менее значащее — и просветлено менее. А точнее, на чем почил свет, то и выступило в бытие в меру просвещенности. Бытие, конкретность, индивидуальность — положительны, Божественное «да» миру, осуществленный творческий глагол, потому что глас Божий воспринимается нами как свет, а небесная гармония — как движение светил. Не без причины глубокие поэты прослышивали в свете звук. А в том, что Богом недосказано, что сказано вполголоса, мы видим меньший свет; но и меньший, он всё же свет, а не тьма: полная тьма, полная тьми абсолютно невоспринимаема, ибо не существует, есть отвлеченность. И не без причины один выдающийся гравер нашего времени самые глубокие тени, так же как и невидимое, но присущее в сознании, передает — не изображает, а именно передает — отсутвием краски, абстрактной белизной чистой бумаги. В конце концов все сводится к тому, верить ли в онтологическую первичность и самодовлеемость мира, самосозидающегося и саморасчленяющегося, или же верить в Бога и признать мир Его творением. Возрожденская живопись, хотя и не всегда последовательно, служила первому миропониманию, а иконопись избрала своей новой второе. Отсюда разница их в приемах.

— Это вытекает из всего предыдущего, но желательно подвести итог разъяснению, что нужно думать о свете в западных произведениях, потому что в них ведь свет есть, даже световые удары в виде бликов.

— Да, это вопрос существенный. Но чтобы ответить на него по справедливости, необходимо твердо помнить, что западное искусство ни в одной своей особенности, т. е. противоположности иконописи, никогда, даже в самых крайних своих течениях, не было до конца последовательно. Иконопись есть чисто выраженный тип искусства, где все одно к одному: и вещество, и поверхность, и рисунок, и предмет, и назначение целого, и условия его созерцания; эта связность всех сторон иконы соответствует органичности целостной церковной культуры. Напротив, культура ренессансовая в глубочайшем существе своем эклектична и противоречива; она аналитично дробна, сложена из противоборствующих и стремящихся каждый к самостоятельности элементов. Не иначе обстоит и с ее искусством: оно держится — и в своем отрицании теократической целиности жизни — соками средневековых своих корней, и если бы вплотную стало вырывать из себя пытающие его традиции, то пришло бы к простому самоуничтожению.

Возьми хотя бы самое простое: много ли осталось бы от возрожденского искусства, если бы были исключены из него религиозные скожеты, и что двигало бы его, если бы изъять церковные побуждения? Тут не место входить в эти вопросы. Я хотел сказать только, что не всегда и не во всем это искусство держится своего собственного взгляния на свет как на

БИС-12 / №12(336) 1991

БЕРЕГИТЕ ЗЕМЛЮ

Таким смыслом был наполнен 5-ый международный дизайнерский конкурс в Осаке (1991), объявленный Японским фондом дизайна и проходивший под названием «Земля».

Жюри конкурса под председательством известного японского дизайнера графика Мацуцетру Аоба, отобрало из нескольких сотен присланных работ, 47 проектов для рассмотрения на последнем этапе. Шесть первых премий распределены следующим образом.

Гран-при (35.000 долларов) и премию Премьер-министра Японии получили два автора — французский дизайнер Иона Фридман и Эда Шаур (Германия) за проект легких построек «Крыши для людей».

Премию министра международной торговли и промышленности (11.250 долларов) — Хироу Окубо (Япония) за устройство, помогающее слепому передвигаться по земле.

Премию губернатора префектуры Осака (11.250 долларов) — Хелен Ламоре (Нидерланды) за комплект емкостей из прессованных листьев, называемый «Падающие листья».

Премию мэра г. Осака (11.250 долларов) — Паола Гарбулья (Италия) за разработку под названием «Земля: инструкция по использованию». Это открытие с впрессованной в них таблеткой с семенами и описанием способов выращивания.

Премию председателя Японского Фонда дизайна (11.250 долларов) — Хироко Адаши (Япония) за устройство,

«вытягивающее» энергию из земли.

Приятно сообщить нашим читателям, что в число шести графических работ, отмеченных поощрительными премиями, попал и плакат советского автора — ленинградца Андрея Баранова, преподавателя ЛВХПУ. Свой плакат «Земля» он сопроводил комментарием: «Человек принадлежит Земле,

Земля принадлежит Космосу — человек существует между небом и землей. Безумное, расхитительное обращение человека с землей может разрушить окружающий его мир природы и в конечном итоге и его самого».

13 октября 1991 года в Осаке состоялось торжественное вручение наград. (На снимке — плакат А. Баранова.)

Под таким девизом, вдохновлявшим когда-то двух русских художников-авангардистов Александра Родченко и Варвару Степанову, в ноябре в Москве в Музее изобразительных искусств имени А. С. Пушкина проходила выставка их произведений. Она была посвящена 100-летию А. Родченко.

На выставке мы снова увидели уникальные фотографии, документы, рекламные продукции работ этих замечательных художников.

Летом (май-июль) выставка под наимением «Будущее — единственная наше цель» проводилась в Вене, в Музее прикладного искусства.



БУДУЩЕЕ — ЕДИНСТВЕННАЯ НАША ЦЕЛЬ

Под таким девизом, вдохновлявшим когда-то двух русских художников-авангардистов Александра Родченко и Варвару Степанову, в ноябре в Москве в Музее изобразительных искусств имени А. С. Пушкина проходила выставка их произведений. Она была посвящена 100-летию А. Родченко.

На выставке мы снова увидели уникальные фотографии, документы, рекламные продукции работ этих замечательных художников.

Летом (май-июль) выставка под наименением «Будущее — единственная наше цель» проводилась в Вене, в Музее прикладного искусства.

НАПИШИТЕ НАМ ПИСЬМО

Уважаемые коллеги!

Накануне Нового года вполне уместно поразмыслить над тем, как мы будем жить и работать в наступающем году. Что будет с дизайном у нас в стране, как пойдут дела в промышленности, в экономике, в работе у каждого из нас?

Хватит нам жить в непредсказуе-

мом мире! Давайте осознаем, что завоеванная августовской революцией свобода требует новых и новых наших усилий, работы ума и рук. Но как и куда лучше приложить эти усилия?

Со своей стороны, редакция предлагает вам выступить со своими сообщениями в журнале. Представьте себе, что «ТЭ» — это свободная трибуна дизайнеров. Напишите нам письмо и мы его опубликуем в первых номерах нового, 1992 года.

ПЛЕНИМ В РАУБИЧАХ

В течение трех дней, с 15 по 17 октября, в местечке Раубичи, что под Минском, работал очередной пленум правления Союза дизайнеров СССР.

Обсуждались вопросы подготовки ко второму съезду СД СССР. В частности — тезисы доклада, с которым на съезде выступит председатель СД СССР И. А. Зайцев, об основных направлениях деятельности творческого союза в условиях рынка; обновленный устав СД СССР; организационные вопросы.

К сожалению, пленум не определил точно сроки очередного съезда, состоявшийся на неопределенность политической обстановки в стране.

4. Что вы намерены предпринять, чтобы «пойти в гору»!

5. Что вообще следовало бы сделать для замечательного скачка в развитии дизайна в нашей стране? Что сделали бы вы, если бы были директором или тем более — «президентом»?

1. Как получилось, что вы стали дизайнером — случайно или по призванию? А может быть, по расчету?

2. Где вы предпочитаете работать? На госпредприятиях или в независимой организации?

3. Как вам работается? Что мешает больше всего?

Если вам удобнее писать, ориентируясь на конкретные вопросы, то вот вам и вопросы, не слишком легкомысленные, но и не чересчур серьезные.

Пишите нам, выступайте на нашей свободной трибуне. Ваше выступление ваши коллеги прочтут в последующих номерах.

С НОВЫМ УЧЕБНЫМ ГОДОМ!

На кафедре «Дизайн и эргономика» при ВНИИТЭ начался новый учебный год курсов повышения квалификации.

Слушатели пройдут полуторамесячный курс «Совершенствование методов и практики дизайнерского и эргономического проектирования», включающий лекционный курс и работу в проектном семинаре.

Проектно-педагогическую деятельность проводят специалисты высокой квалификации.

Кафедра предоставляет возможность получать последнюю информацию, так как располагает обширным библиотечным фондом, включая зарубежную периодику по дизайну, эргономике и смежным дисциплинам, имеет уникальный справочно-информационный фонд.

Стоимость обучения одного специалиста по полуторамесячной программе — 780 руб. За время обучения специалиста за них сохраняется средняя зарплата по месту работы. Командировочные расходы, оплата проезда к месту учебы и обратно, проживание в гостинице осуществляется предприятием или организацией по месту основной работы.

Кафедра размещает слушателей в гостинице. Заявки просим направлять по адресу: 129223 Москва, ВДНХ СССР, корп. 115, ВНИИТЭ. Кафедра «Дизайн и эргономика».

Телефоны для справок: 181-99-48, 187-88-49, 155-45-37, 155-45-45.

Уважаемые коллеги!

Учеба на кафедре поможет вам повысить профессиональный уровень, что явится не только Вашим личным жизненным успехом, но успехом предприятия, которое направило Вас на обучение, и где вы будете эффективно реализовывать полученные у нас знания.

И директору предприятия, и Вам надо быть готовым к работе в условиях рынка на уровне мировых стандартов.

Ждем встречи с Вами на нашей кафедре.

НАШ ГОСТЬ СТЕНЛИ РЕЗНИКОФФ

По инициативе Союза дизайнеров Украины в трех городах страны — в Киеве, Санкт-Петербурге и Москве — в сентябре—октябре этого года проводилась персональная выставка работ американского дизайнера из Калифорнии Стенли Резникофф.

В Москве эта выставка размещалась в помещении Центра технической эстетики. Специализация Стенли Резникоффа — игрушки.

Но работы его далеки от наших традиционных представлений о дизайнерах игрушках. Стенли — изобретатель, выдумщик, художник. Он проектирует не игрушки, а игры, он материализует знания и науки, которым нужно научить детей в школе, в музее, на улице.

Стенли Резникофф сам рассказывал и показывал зрителям свои игрушки, и эти встречи с «живым» автором были особенно интересны москвичам.

В следующем номере «Технической эстетики» мы расскажем об этом удивительном человеке более подробно.

ПОКУПАЙТЕ КАРТОТЕКУ ЭТАЛОННОВ

«Картотекой» можно пользоваться как своеобразным каталогом на цвета эмалей и красок. Она дает возможность предприятиям иметь точную информацию о цветовом ассортименте в целом. При использовании предприятием установленного набора марок эмалей (красок) можно приобретать лишь отдельные образцы (эталоны) цвета, которыми нормируются цвета применяемых эмалей (красок).

Наменование и нормы цвета по «Картотеке» конкретных марок эмалей (красок), выбранных для окрашивания изделий, приводятся в нормативно-технической документации на эмали.

«Картотеку образцов (эталонов) цвета лакокрасочных материалов» и ее отдельные эталоны можно приобрести по следующему адресу: 150044, г. Ярославль, Полушкина Роща, 16, научно-производственный кооператив «Антей» при ПО «Лакокраска».

Комплект «Картотеки» стоит 1576 руб., один эталон — 4 руб. 50 коп.

ТУ 6-10-1449-85 «Картотеку образцов (эталонов) цвета лакокрасочных материалов» можно приобрести по адресу: 257136, г. Черкассы, ул. Шевченко, 205, отделение НИИТЭХИМ.

ВНИМАНИЮ УЧАСТНИКОВ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ!
"БЮЛЛЕТЕНЬ ИНОСТРАННОЙ
КОММЕРЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ"
[БИММ]

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА «МОСКОВСКИЙ СТИЛЬ»

«Московский стиль» — журнал и газета — это:

- самое красочное издание по моде в нашей стране;
- новейшая информация о событиях в мире моды;
- точные выкройки на самые разные фигуры;
- самое возможность связать модель из «Бурда моден»;
- советы по переделке одежды, рукоделию;
- игрушки, сумки, украшения — своими руками.

Дешевый и надежный способ быть хорошо одетым — шить по выкройкам. «Московского стиля».

Распространением журнала занимается Центральное рознично-подписанное агентство «Союзпечать», арендное предприятие «Находка». Редакция заключает договора на распространение изданий с организациями и частными лицами.

Цена 1 номера газеты — 4 р. 50 к.

Контактные телефоны по вопросам подписки и распространения: 205-39-00, 396-79-13, 475-91-12.

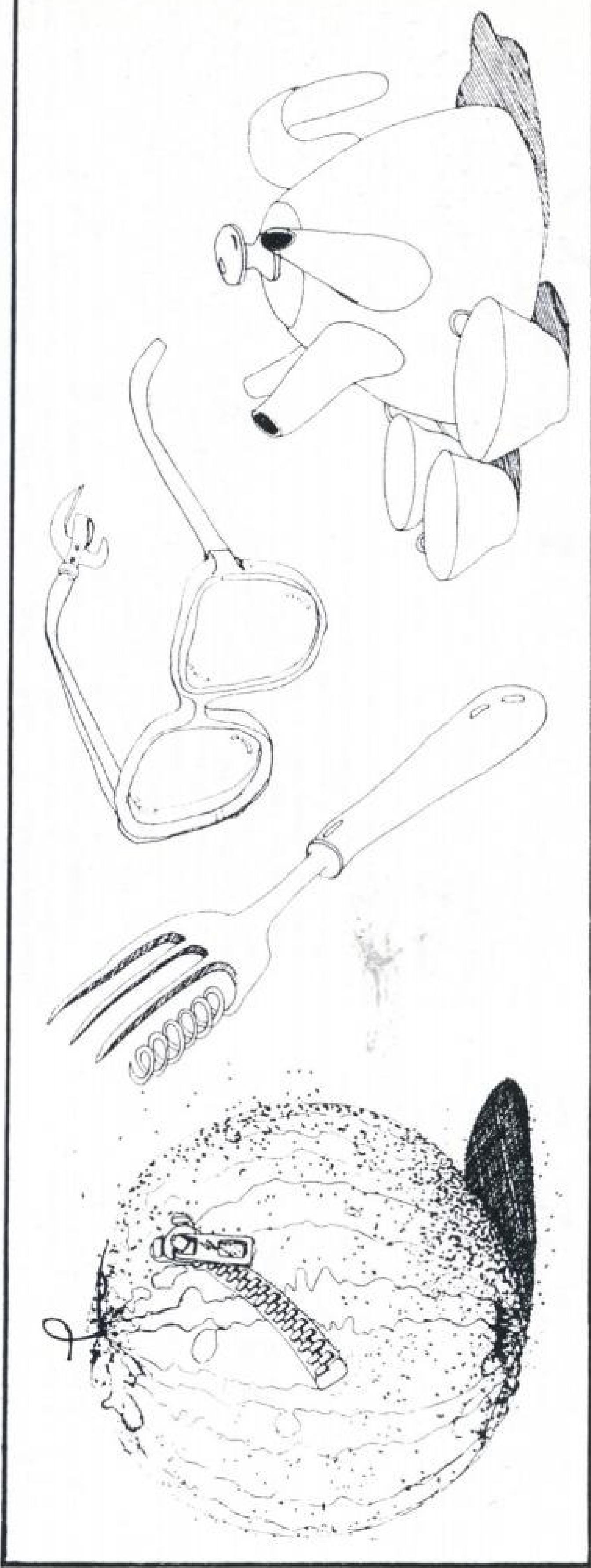
ШУТИТЬ РАЗРЕШАЕТСЯ

Шестой номер подряд мы публикуем юмористические упражнения остро социально мыслящих дизайннеров. В последнее время и в «братских» дизайнерских журналах — чехословакском

«Промысловы дизайн» ипольском «Библиотека взорваний» — тоже появились «Страннички юмора» с рисунками известных тамошних дизайнеров (тешим себя мыслю, — под нашим влиянием).

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ,
ЕСТЬ
ВОЗМОЖНОСТЬ
ОПУБЛИКОВАТЬСЯ!

Правление предлагает опубликовать ваши работы в рекламно-коммерческом буклете Московской организации Союза дизайнеров СССР. Принимаются слайды любого размера. По желанию автора они будут после издания бункера или возвращены, или оставлены в слайдотеке МОСД СССР в качестве выставочного и рекламного фонда. Телефоны для справок: 290-64-05, 202-74-02.



— единственная в СССР всесоюзная газета, публикующая практически всю гамму мировой экономической и коммерческой информации, поступающей в редакцию по круглосуточно действующим каналам факсимильной связи из корпунктов в Нью-Йорке, Лондоне, Париже, Бонне, Токио и Дели.

БИКИ — это 104 рубрики информации по:

- ценам мировых товарных рынков, биржевым и валютным котировкам;
- современному состоянию и перспективам развития мировых рынков машин и оборудования, промышленного сырья и топлива, сельскохозяйственных и лесных товаров;
- НИОКР, передовым технологиям, патентам, лицензиям, новым материалам;
- деятельности ведущих компаний;
- готовящимся в СССР и за рубежом ярмаркам и выставкам.

Публикуются нормативные акты, регулирующие внешнеэкономическую деятельность советских предприятий.

На страницах БИКИ Вы найдете рекламу иностранных фирм и советских предприятий.

БИКИ выходит с 1948 г. три раза в неделю на 8 полосах. Стоимость годовой подписки — 312 руб.

Справки о подписке на БИКИ и рекламе по тел.: 143-04-58
Подписка принимается также всеми отделениями связи и агентствами "Союзпечати". Индекс - 50008.

Адрес редакции:
119285, Москва, ул. Прудовикова, 4
Телекс: 64411380. Телефон: 207776 доход
Факс: 147-43-00, 143-22-24, 143-02-71

Read in issue:

"Moscow Style" for everybody. An interview with L. V. Orlova, editor-in-chief of the "Moscow Style" magazine//*Tekhnicheskaya Estetika*.—1991, N 12.—P. 4—6; 2 ill.

Many new magazines and newspapers get out of print daily. But only fashion magazines are scarce in the country. "Burda moden" magazine is too expensive and cannot be widely spread and used by many people. This magazine interviewed Orlova L. V., editor-in-chief, who initiated publishing "Moscow Style", a new fashion magazine. For a long time she has worked for official newspapers and magazines getting more and more experience. She was always responsible for articles about domestic life and fashion, and received hundreds of letters from the readers. Very soon she came to the conclusion that there is a gap between beautiful ideas of designers and artists and those items which were accessible to the people, hence our domestic life and the level of its culture were and are very low.

She also worked for the "Fashion Magazine", subordinated to the Ministry of light industry. Along with this work she published a book—"ABC of fashion". She had worked very efficiently for the "Fashion Magazine" for four years, but she decided to quit it and become an independent publisher and to be free from the above ministry in the choice of topics, authors, fashion designers, and artists. The founder of this magazine is the "XXI-st Century Association". In the world there is a lot of various fashion magazines, but in the Soviet Union there is no more than three-four magazines, which is surely not enough. The interests of the individual were never taken into consideration by the state. Now since economic situation is critical in the country, the prices are rising, people cannot buy clothes, textile and other necessities of every day life. "Moscow Style" magazine intends to help people make things for their children and for themselves. It will be out of print four times per year, and there will be a mini-magazine as well, a kind of newspaper which is already out of print.

There is also a contract with Russian TV to make a special "Moscow Style" program. Later on it is intended to publish specific editions for youngsters, for men, for the plump, etc. The office maintains contacts with other organizations which

are engaged in fashion design. Of late the first Academy of fashion was set up, and two Fashion Museums as well.

MELNIKOV L. N. Some thoughts on Tsiolkovsky//*Tekhnicheskaya Estetika*.—1991.—N 12.—P. 6—10; 9 ill.

30 years had passed since Yuri Gagarin's first Space flight. UNESCO has announced the year of 1992 the International Year of Astronautics. There is a great interest for everything related to space flights, and naturally to the personality of Tsiolkovsky, the father of astronautics. His heritage is rich, voluminous and variable. His work proves that he was a profound scientist, bright designer, and great artist. He was modelling the state of weightlessness, as if he were on board the Space ship. He describes in detail various jobs inside and outside the ship. It is a new world, where people are kind of swimming, where they do not need many things necessary on the Earth. They can work without tables and chairs, they can sleep without pillows and blankets, swimming like fish. The work outside the Space ship is also pleasant, since it does not require an uncomfortable posture, and the man is free in his movements. Describing his unearthly paradise Tsiolkovsky reconsiders the necessity of the clothes for people. In his ethereal towns climatic conditions would be constant with temperature of about 30°C, with no rains, storms, or mists, with constant sunny light, and with luxuriant vegetation.

Tsiolkovsky considered that all would be equal in Space, and he saw a solution of the problem of social justice through wide mastering of Space. It was a philosophical approach to solving a radical social task in a new living environment. He also has left a lot of books and projects about flights to the Moon, to asteroids, from planet to planet, etc. He wrote about the development of a biological essence of the future human being, about supreme being of the Universe, showing the limit of the human being evolution, even though it could not be attainable. Tsiolkovsky also designed a space-suit for those working in a vacuum outside the ship. His description of the people on the moon has a lot in common with what American astronauts experienced there. His ideas of Space installations are very close to the present day knowledge. The problem of form was of great importance, since it depends on environmental conditions (weightlessness), technological factors (durability), and commercial factors (cost). In this case Tsiolkovsky considered

are engaged in fashion design. Of late the first Academy of fashion was set up, and two Fashion Museums as well. described some other configurations as well — spheres, cones, toroids, ellipsoids. American engineers and designers used his ideas for Appollos and Shuttles. And ships, also were supposed to come down from Space on water, but not to land. K. E. Tsiolkovsky could be compared with such genius of thought as Leonardo, Galilei, Geordano Bruno and Kopernic. His program of mastering Space would require a thousand years of humankind activities. His most phantastic projects teach us at least three things:

1. Proposals and suggestions should strictly follow a concrete analysis and detailed representation of the situation.

2. Project proposals should be worked out to such an extent that they could be easily presented as structures, designs and used in practice.

3. It is necessary to substantiate every position technologically and physically, without creating unnecessary and ungrounded phantasies.

ZHELANNAYA N. V. The horizons of futurodesign//*Tekhnicheskaya Estetika*.—1991.—N 12.—P. 1—3; 4 ill.

Our notions of the Future are often presented by designers in their advanced projects. And we would like to see what project tasks could confront design in future, what would be the objects of design and what would be the means to solve designers' problems.

First, the environment of the Future will consist of substances, both of natural and artificial origin, existing as complex systems. Second, these could be not only material objects, but also various media, such as fields (biological, informational, energetic, etc.), which have multifunctional influence upon human beings. Third, the environment of the Future could consist of systems with various levels of intellect and ability of selfregulation.

The tasks of futurodesign result from the character of relations between man and environment.

There are four typical situations.

Situation 1. The man as an observer of the environment or its interaction elements.

There are environments, which appear, function and transform independently of the man, having *jure divino*; and there are environments and complex systems, created with the man's participation, having *jure humano*. The man could be: 1) a contemplator in reference to various environments. 2) a subject of cognition, and

a long cylindrical tube as the best form for Space installations, even though he are functional only with necessary things which are functionally definite and simple. The second principle presupposes saturating environment with things of "free purpose", which could be used differently under different conditions. This principle could help people in developing their creative thinking and abilities.

Situation 2. A dialogue of the man with a complex technological device with artificial intellect. Traditionally, the initiative of such a dialogue is on the man's side, and is usually intended to information, casting is to ensure the closest operational combination of the man and the controlled environment, by inclusion of the man in a certain cycle at a certain time of their interaction.

Situation 3. A dialogue of the man with a technological simple object. The character of the dialogue is determined by environment would have psychological and emotional influence on the man, and could be used for psychological training, biological stimulation, medical diagnosis and help.

Artificial intellect devices could be of the type using psychological and biological interaction. Hence, the functions of futurodesign would have psychological and emotional influence on the man, and could be used for psychological training, biological stimulation, medical diagnosis and help.

ARONOV V. R. Soviet design in the mirror of history//*Tekhnicheskaya Estetika*.—1991.—N 12.—P. 21—26; 8 ill.

This article is a second one in a series of articles by the author on the history of Soviet design. It describes the design of the 30-ies, and of the rail transport in particular, such as locomotives, city trams and underground trains which the author discusses in detail.

А между тем, большая ошибка современных реставраторов — видеть в олифе только техническое средство сохранения красок и не учитывать ее как фактор художественный, приводящий краски к единству общего тона и дающий им глубину. Я уверен, что для различия стиля заолифики и соответственные заолифики. В частности, не раз приходилось наблюдать, как высокая художественная значительность иконы после снятия древней олифы, с ее золотистой теплотою, и покрытия новой бесцветной олифой явно утрачивалась, а икона начинала казаться какой-то подгрунтовкой к будущему произведению.

— Вероятно, и убрать и проч., следует понимать как входящую в художественное целое иконы?

— В некоторых случаях, особенно при кузни современной иконы, она несомненно учитывалась иконописцем и не была внешне соединенной с иконою роскошью; самоцветные камни несомненно тоже могут входить в это целое. Но во многих случаях оклад, риза и прочее были лишь внешними украшениями иконы как предмета, как вещи. Золото и самоцветы — слишком сильные средства художественной символики, чтобы пользование ими было доступно второстепенным мастерам...

— Знаешь ли? Мы с тобой закончили икону до последней отделки этого тени; теоретики живописи едва ли не наибольшее внимание посвящают именно искусству и приемам накладывать тень; а для художников тот или другой характер тени существенно определяет их стиль. Так естьственно выразить недодумение: как это, рассуждая об иконописи, мы ни разу даже не упомянули слово тень?

— Мы нисколько не забыли этого слова, но в иконописи ему нет места: иконописец этим темным делом не занимается и теней, конечно, не пишет. — Но как же? Иконописные образы стоят ведь в каком-то отношении с предметами действительности, и, следовательно, иконописцу неизбежно как-то передать и тени на этих предметах?

— Ничуть, ибо иконописец изображает бытие, и даже благо бытие, т. е., тень же есть не бытие, а простое отсутствие бытия, и изображать таковое, т. е. характеризовать чем-то положительным, каким-то присутствием, наличием бытия, было бы коренным извращением онтологии. Если мир есть художественное произведение своего Творца, а художественное творчество есть проявление богоподобия человеческого, то естественно ждать и какого-то параллелизма между творчеством по существу и творчеством по подобию. Естественно ждать, что различные фазы искусства наиболее всечеловеческого и наиболее святого повторяют основные стадии метафизического онтогенеза вещей и сущести. Да и в порядке психофизиологии было бы странным изображать то, в чем нельзя видеть просто частичной способности или даже полного отсутствия некоторых впечатлений.

— Однако ты не можешь отрицать, что в живописи тень и зо бра жется, особенно в акварели это явно, когда светлые места остаются нетронутыми краской, тогда как в тенях краска накладывается. Это и неизбежно, потому что художник идет от света к тени, или от освещенного к темному. Да и метафизически иначе, по-видимому, не должно быть: в онтологии, как и в познании, оптим determinatio est negatio, чтобы выработать форму, чтобы дать предмету индивидуальность, детерминatio, необходимо отринуть некоторую полноту. Познание — анализ, разложение, выделение; познаем вещь, как бы вырезая ножницами ее периферию из окружающего пространства. Не иначе поступает и живописец. Помоему он при таком способе действия остается вполне верным философии...

— Возрожденской. Все сказанное тобою повторил бы и я. Но ты забываешь, что есть и обратная философия, а, следовательно должно быть и соответствующее ей художество. Право, если бы иконописи не существовало, я faudrait l'inventer. Но она есть, и так же древня, как человече-

скалы и проч., называется доличным; замечательная подробность: в понятие лица входят вторичные органы выразительности, маленькие лица находящего существа — руки и ноги. В этом делении всего содержания иконы на личное и доличное нельзя видеть древнегреческого и святоотеческого понимания бытия, как состоящего из человека и природы; не видимые друг на друга, они и неотделимы друг от друга: это — первобытная, яйская гармония внутреннего и внешнего. Напротив, греховное раздробление твари, противопоставление человека природе в новом искусстве очень отчетливо завершилось разделением живописи на пейзажную и портретную, причем в первой человек сперва подавляется, затем делается аксессуаром и, наконец, вовсе исключается из ландшафта, а во второй — все окружающее его перестает жить своей жизнью, делается только обстановкой, а далее, вслед за нею исчезает из портрета и тело, оставляя отвлеченное от всего мира лицо, целью которого служит только выразительность. Напротив, икона хранит равновесие обоих начал, но предоставляемая первое место царю и жениту природе, как Царству и невесте,— второе. Естественно, что и в этом разделении иконописной работы между личником и доличником нельзя видеть только внешней организации дела и забывать о представляющейся через таковое деление возможности выразитьться многоголосию хорового начала. О других, иногда выделяемых частях специальных работ, как-то: левкашика, подрумянщика, олифщика, позолотчика и т. п.— здесь уже говорить не буду, хотя и эти специальности не лишены внутреннего смысла.

— По-видимому, основным — как философски, так и технически — нужно признать все же деление на работу знаменника и красочника. Но кому принадлежит фон иконы?

— То есть свет, говоря по-иконописному. Я очень обращаю внимание твоё на этот замечательный термин: икона пишется на свету и этим, как я постараюсь выяснить, высказана вся онтология иконописи. Свет, если он наиболее соответствует иконной традиции, золотит ся, т. е. является именно светом, чистым светом, не цветом. Иначе говоря, все изображения возникают в море золотой благодати, омываемые потоками Божественного света. В lone его «живием и движемся и существуем», это он есть пространство подлинной реальности. И потому понятна нормативность для иконы света золотого: всякая краска приближала бы икону к земле и ослабляла бы в ней видение. И если творческая благодать — условие и причина всей твари, то понятно, что и на иконе, когда отвлечено намечена или, точнее, преднамечена ее схема, процесс воплощения начинается с позолотки света. Золотом творческой благодати икона начинается и золотом же благодати освящающей, т. е. разделкой, она заканчивается. Писание иконы — этой наглядной онтологии — повторяет основные ступени Божественного творчества, от ничто, абсолютного ничто, до Нового Иерусалима, святой твари.

— Мне тоже приходило в голову подобное соображение. Но знаешь ли... наоборот: мне казалось, что онтология Церковная и Платоновская так чрезвычайно близки к процессу иконописи и отчасти древней живописи, что эту близость непременно приходится как-то объяснять. И я, зная, что вообще платонизм ориентируется на культе, что его терминология чаще всего есть терминология мистерия, что его образы имеют посвятительный характер и что Академия как-то связана с Элевсиниями, думал видеть в основных онтологических построениях древнего идеализма первенство на небо художественного творчества земных художников. Не есть ли, хочу сказать, самая онтология только теоретическая формулировка иконописи?

— Если говорить о глубочайшем внутреннем сродстве того и другого, то это так; но, ты ведь знаешь, я по существу враждебен мысли о выводимости друг из друга различных деятельности, да им и не было бы нужды представляться различными, если бы они не были таковыми на самом деле, т. е. возникшими не друга, а из одного общего корня. Мне думается, одна и та же духовная сущность раскрывается как в теоретической формулировке этой иконописи понятиями, так и в письме крас-

ками — этом умозрении наглядными образами. Но во всяком случае есть такой параллелизм. Когда на будущей иконе появилась первая конкретность — первый по достоинству и хронологически золотой свет, тогда и белые силуэты иконного изображения получают первую степень бытия, не под силами, в аристотелевском смысле, а только логическими схемами, небытием в точном смысле слова (то *πι* *ειναι*).

Западный рационализм мнит вывести из этого ничто — нечто и все; но не так мыслит об этом онтология Востока: ех *πιστο* *πιλη*, и нечто творится только Сущим. Золотой свет бытия сверхкачественного, окружив будущие силуэты, проявляет их и дает возможность ничто отвлеченному перейти в нечто конкретное, сделаться потенцией. Эти потенции — уже не отвлеченности, но не имеют еще определенных качеств, хотя и суть — каждая — возможность не какого угодно, а некоторого определенного качества. То оче было стало то то *πι* *ειναι*. Говоря технически, дело идет о заполнении внутренних контурных пространств краскою, так чтобы вместо отвлеченного белого получился уже конкретный или, точнее, начинаящий быть конкретным силуэт красочный. Однако это не есть еще цвет в собственном смысле этого слова, это только не тьма, чуть что не тьма, первый проблеск света во тьме, первоеявление бытия из ничтожества. Это — первое проявление качества, цвет, еще озаренный светом. По отношению к доличному эта темная краска — каждый раз оттенка будущего цвета — носит название раскрышик: доличник раскрывает одежду и прочие места доличного сплошными пятнами, в припеску. Это очень характерная подробность, что в иконописи невозможен мазок, невозможна лессировка, как не бывает полутона и теней: реальность возникает степенями явленности бытия, но не складывается из частей, не образуется прикладыванием куска к куску или качества к качеству; тут глубочайшая противоположность масляной живописи, где изображение образуется и прорабатывается по частям.

За раскрышкою следует роспись, т. е. углубление складок одежды и других подробностей тю же краскою, что и раскрышка, в то, но большей насыщенности света; тогда внутреннее контура, переходя из отвлеченного, становится конкретным: творческое слово явило отвлеченную возможность. Далее идет пробелка доличного, т. е. выдвигание вперед освещенных поверхностей. Пробелы кладут в три постила краской, смешанной с белилами, причем каждый последующий светлее предыдущего и уже его: третий, самый узкий и самый светлый постриг называют иногда оживкою. По другой же терминологии, первые два постила называют разделкой, а третий — собственно пробелами. Наконец, последней отделкой одежды некоторых частей доличного служит разделка золотом, в более уставной иконописи — иноколью, на ассист, каковым словом называется собственно особый клейкий состав из пивной гущи, а в более поздней иконописи — пробелка золотом твореным, так называемая пробелка в перо. Точно так же пробелка палат, горок с кремешками, облаков с завитками-кокурками, дерев и проч. делается в два-три постила, с оживкою; при этом краски кладутся плавко, ниже, чем на одеждах, в противоположность лицам, где накладка красок гуще одеколонной. Этим устанавливается промежуточная между внутренним миром — лицом — и внешним — природою — степень реальности одежд как связи и посредствующего бытия между двумя полюсами твари — человеком и природою.

— Однако, рассказывая о письме иконы, ты забыл сказать о главном — о лицах, и вообще о личном. Между тем, живопись с этого начинается.

— Да, живопись. А иконопись этим кончает. Впрочем, прежде чем делать выводы, для большей определенности вспомним стадии письма личного. В сущности они протекают в том же порядке, что и при письме должностном. Первая ступень, соответствующая раскрышке — это *προσαν* *κι* *ρι* *αν* *ιε* иконы; это действие в значительной мере определяет основной характер иконы и ее стиль. Санкиром или санкирем называется основной красочный состав для прокладки лица. Это не есть краска того или другого определенного цвета; она есть потенция будущего цвета лица, ну, а так как цвет лица бесконечно полноцветен и может быть протолкован

в самые разные стороны, то, понятно, санкир разных иконописных стилей бывал весьма разных оттенков и различных составов. Византийский санкир был серо-синий, индигового оттенка, итало-критский — коричневый, в русской иконописи XIV—XV веков — зеленый, затем он стал темнеть и буреть, ко второй половине XVI века сделался табачным и т. д... Состав его соответственно тоже изменялся: так, санкир вторых строгановских писем состоялся из умбры с белилами, отчасти охры; по способу Панселина, состав его определяется из одной драхмы белил, такого же количества охры, такого же количества зеленой краски, употребляемой в иконописи, и четверти драхмы черной. Современный санкир составляется из жженой умбры, светлой охры, небольшого количества голландской сажи и т. д. Просанкиренное лицо есть конкретное ничто его. Когда санкир присохнет, то контуры лица — внешние и внутренние — проходятся краской, т. е. переводятся из отвлеченности в первую степень наглядности, так чтобы лицо получило первое расчленение. Эти цветные линии носят название *οπισι*. Описывается же лицо в иконах различного стиля различной краской. Чем красочнеепись, равно как и распись доличного, тем дальше икона от графичности, тем менее выражен в ней момент гравюрный, тем она, значит, далее от рационализма.

В XIV веке опись делается лишь местами и притом ярко-красным цветом, подчеркивая контрастом зеленость санкира. Затем опись темнеет, делается более связной и коричневой, но остается мягкой, словно пером, гравюрного характера опись черной краской. В XVII веке наряду с описью, правда, не такой заметной, появляется отборка (в Греции появившаяся ранее), т. е. серия белильных штрихов вдоль контура, наподобие гравюрных теней. Нужно было сказать еще, что глаза, брови, волосы, борода и усы наводятся составом, вроде санкира, но более темным, называемым рефтью. Далее идет плавка лиц, соответствующая в доличном пребелке. Светлые места личного — лоб, щеки, нос — покрываются жидкой краской телесного цвета, в состав которой входит охра или, по-иконописному, вохра; отсюда вся часть иконописания носит название в охрение. Цвет этого вохрения весьма меняется в зависимости от времени и стиля иконы: розовое, заревого оттенка в XIV веке, оно близится к коричнево-оранжевому в XV, буреет и желтеет в XVI, в XVII снова делается арханизированным — розовым, а в XVIII — белым, вероятно, в подражание пудре. Поэтому более правильными являются иные названия вохрения, не связанные его с определенной краской, но не вошедшие в иконописный словарь, а именно — и нарнат, и нарнация, как передача французского и английского термина (*carnation*, *carnation*). Эта первая вохра жидко подбивается смесью, стоящей между нею и санкиром. Подбивка смягчает резкость перехода красок; тут же смесь муки с охрой или киноварью делается подрумянка лица. Затем наводится вторая охра, тоже плавью; она светлее первой и покрывает первую плавь, подрумяна, часть подбивки. Затем накладывается третий слой в местах самых светлых, называемый иногда оживкам. Наконец, повторяется опись черт лица, расчерчиваются волосы, а в местах наибольшей ударности, отчасти световой, отчасти же структурной, делаются белилами тонкие черточки и узкие полоски, называемые первые — движками, а вторые — отметинами; иногда называемые движечками.

В иконах позднейших дальнейшее смягчение красочных переходов достигается тонкой белильной штриховкой — отборкой, но по характеру своему этот прием исключается духом иконописной техники, а необходимость его показывает неумелость мастера дать правильную плавку.

— По-видимому, писание иконы на этом заканчивается?

— Да, если не считать того, что в иконе есть душа ее — надписи. Но именно писание, а не работа в целом, ибо икона олицетворяет, т. е. покрывается особо сваренным растительным маслом, и как процесс этой варки, так и способ покрытия им иконы есть дело большой ответственности и не без профессиональных тайн иконописцев. Так или иначе изготовленная и наведенная, с течением времени олифа получает совсем различный вид.

«Наш паровоз, вперед лети!..»

УДК 629.4:745(091)(47)

Дизайн рельсового транспорта 20—30-х годов

В. Р. АРОНОВ, кандидат философских наук, ВНИИТЭ

«Наш паровоз, вперед лети, в коммуне остановка! Иного нет у нас пути, в руках у нас винтовка!» — под этот повторяющийся припев хоровой песни в одном из первых советских звуковых фильмов набирала скорость двигался на экране по только что проложенным рельсам увитый зеленью локомотив. В острожной ленте «Путевка в жизнь» (снятой в 1931 году, когда вышло обращение Совнаркома и ЦК ВКП(б) «О железнодорожном транспорте») на фоне рассказа о колонии для бывших беспризорников, строивших железную дорогу и заплатившей гибелью от бандитов главного героя, разворачивалась и утверждалась поэтика нового советского транспорта. Точно также романтизировались и наполнялись социальным содержанием строительство Турксиба (первый костыль в новый рельсовый путь был забит на станции Луговая 9 ноября 1927 года — в честь 10-летия Октября), московского метро (первая, пробная шахта была пробурена на Русаковской улице в день праздника 7 ноября 1931 года, а вскоре был выдвинут лозунг «Метро строит вся страна») и даже более скромные события — выход на линию первого трамвая в Туле в день празднования 10-летия Октября.

Советский дизайн рельсового транспорта 20—30-х годов был с самого начала социально, «жизнестроительно» окрашен. Поэтому рассмотрим прежде всего, как он преломлялся в общественном сознании людей.

Движение поезда — движение жизни

Ярче всего это проявилось в кино, в операторских съемках документальных лент, в «культур-фильмах» (научно-популярном кино) и, конечно, в художественных съемках. В них со всех сторон обыгрывалось движение, ритм прокладки путей, изменения ландшафта от разбегающихся и сливающихся рельсов, телеграфных столбов

вдоль дорог, прямых как стрела линий трамваев, проходящих через человеческий муравейник на переполненных улицах и площадях, магия подземного метро. Да и вообще мировое кино «началось» с движения поезда, когда в 1895 году Луи Люмьер продемонстрировал ленту «Прибытие поезда на вокзал Ля Сиотет». Только ранний советский кинематограф делал это предельно концептуально, вырабатывая новую эстетику восприятия окружающего мира. Недаром рельсовый транспорт привлек к себе такого мастера как Дзига Вертов.

Уже в его первых документальных выпусках «Кинонедели» (они начали выходить в июне 1918 года) железнодорожная дорога была в самом центре внимания. Например, в выпуске за август 1918 года зрители увидели бои с белочехами у вокзала в Казани, последствия страшной железнодорожной катастрофы под Москвой, вхождение Красной Армии в разрушенный Ярославль с искарженным транспортом.

Позднее, в документальной ленте Дзиги Вертона «Шагай, Совет!» (1926 год) среди множества кадров, смонтированных в пропагандистском стиле по принципу «было — стало», на экране возникает паровоз, сошедший с рельсов, превращенный в лом, и сразу же — отремонтированный, представленный как целая симфония рычагов, струй пара, вращающихся колес, убегающих рельсов. Затем, как величайшее достижение среди других успехов восстановления мирной жизни — полкилометра трамвайных рельсов, уложенных в одном из районов Москвы.

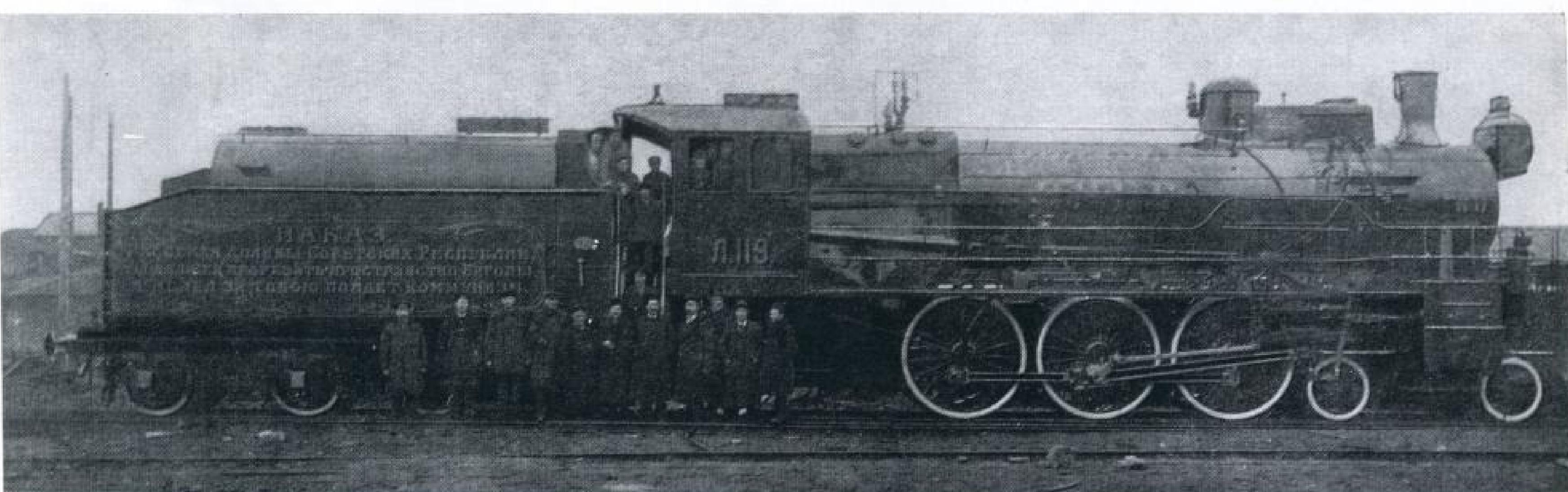
Агитпоезда были долгое время, пожалуй, самым известным символом революции на транспорте. Уже не в кино, а в самой жизни в самую глубинку страны расходились составы, обильно украшенные снаружи росписями в духе разных творческих направлений. Первый из них вышел из Москвы в сторону только что освобожденной Казани в августе 1918 года и назывался «Во-

енно-подвижной фронтовой литературный поезд имени Ленина». В декабре того же года в Северо-Западный край, освобожденный от немцев, вышел еще «Литературно-инструкторский поезд имени Ленина № 1». Ездили и агитпартипоезда — при ВЦИК был создан Отдел агитпартипоездов. Самым крупным мероприятием этого отдела было создание двух сменивших друг друга поездов «Октябрьская Революция», на которых совершил поездки М. Калинин. С точки зрения дизайна, в них наибольший интерес представляют не агитросписи, тяготеющие к пропагандистскому искусству типа пролеткультовского, а их внутренняя структура. В Музее М. Калинина в Москве есть макетные реконструкции вагонов этих поездов, а в его фототеке большое количество фотографий интерьеров.

По макетам и фотографиям видно, что в поездах были устроены приемная Председателя ВЦИК, библиотека, книжная лавка, зал для показа кинофильмов, кабинеты для различных консультаций специалистов, типография, выпускавшая газету «К победе», отражавшую социальные проблемы тех мест, куда шли эти поезда, трансформируемые трибуны и сцены, которые устраивались на остановках. Словом, это были мобильные, многофункциональные железнодорожные составы, представлявшие собой весьма своеобразную модификацию распространенных до этого «штабных», «командармских», «царских» поездов, но ориентированные на совершенно новые задачи.

Агитпоездов было довольно много («Красный Казак», «Красный Восток», поезда, сформированные в Екатеринбурге), за ними последовали агитпароходы и агитбаржи, а позднее появились и эскадрильи агитсамолетов, самым известным из которых был потерпевший катастрофу сверхгигант

1. Выпуск первого паровоза «Красный путоловец». 1923 г.



«Максим Горький» (на его борту тоже была своя типография для печатания листовок, разбрасываемых с воздуха, и мощная радиостанция). Агитпоезда потеряли свое значение после гражданской войны и уступили место агитпробегам автомобилей разных марок и агитполетам целых эскадрилий самолетов конца 20—30-х годов. Но в них применялся уже иной, более празднично-декоративный принцип оформления.

Когда начали строить метро, в витринах зданий в центре Москвы были выставлены на общее обозрение не только проекты будущих станций, но и макеты метровагонов, выполнивших не столько функционально ознакомительную, сколько агитационную функцию.

Вполне понятно, что среди новой революционной символики не могли не появиться изображения паровозов, поездов, трамваев. Их помещали на знаменах, вводили в декоративные украшения зданий и официальных бумаг, обыгрывали в значках. В 1925 году в газетах и журналах были напечатаны фотографии герба МГСПС, вышитого на знамени Московской железной дороги. Реальные составы украшались специальными знаками, эмблемами, а в 30-е годы практически все локомотивы имели украшения в виде звезд, гербов, портретов вождей, красочных лозунгов и призывов.

С каждым новым годом внимание к функциональной красоте рельсового транспорта росло и ширилось. Когда на станции Батайск в 1925 году отбирали никому не нужный металлический лом, то среди направляемых в переплавку оказались первые локомотивы 1840-х годов Александровского завода, ходившие из Петербурга в Москву. Спасти их от уничтожения взялся энтузиаст железнодорожной техники И. Пирин. Он обнаружил на обшивке надписи еще царских времен — «Исторический паровоз. Разделке не подлежит», но так и не смог их отстоять перед мартенщиками. И это воспринималось как трагедия¹.

Всего год спустя в Киеве был организован первый в стране трамвайный музей, а чуть позднее началась организованная целенаправленная популяризация красоты рельсового транспорта. Появлялись статьи в журналах, устраивались выставки, бурно рос Музей железнодорожного транспорта в Ленинграде, собирающий натурные образцы и модели.

Распространилось увлечение любительским железнодорожным моделизмом, и в 30-е годы дети получили первые игрушечные железные дороги отечественного производства. Их выпускал серпуховский завод «Пресс» с колеей 45 мм и током в 12 вольт. В наборе были двухосный паровоз и электровоз, десять видов грузовых вагонов и полуwagonов и один вид пассажирского вагона с пятью окнами по каждой стороне. В журнале «Знание—сила» рассказывалось, как можно сделать из них новые модификации или вообще самому создать модели паровоза, вагонов, трамваев.

В наши дни эти старые модели очень ценятся в клубах железнодорожного моделизма и в Комиссии по железнодорожной технике Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры. Главная цель этой комиссии — разыскать и сохранить для будущего натурные образцы рель-

сового транспорта, как это делается во всем мире. Удалось уже немало, и деятельность этих клубов (также как и клубов любителей старых автомобилей) помогает в изучении истории дизайна, который оставил заметный след в советском рельсовом транспорте².

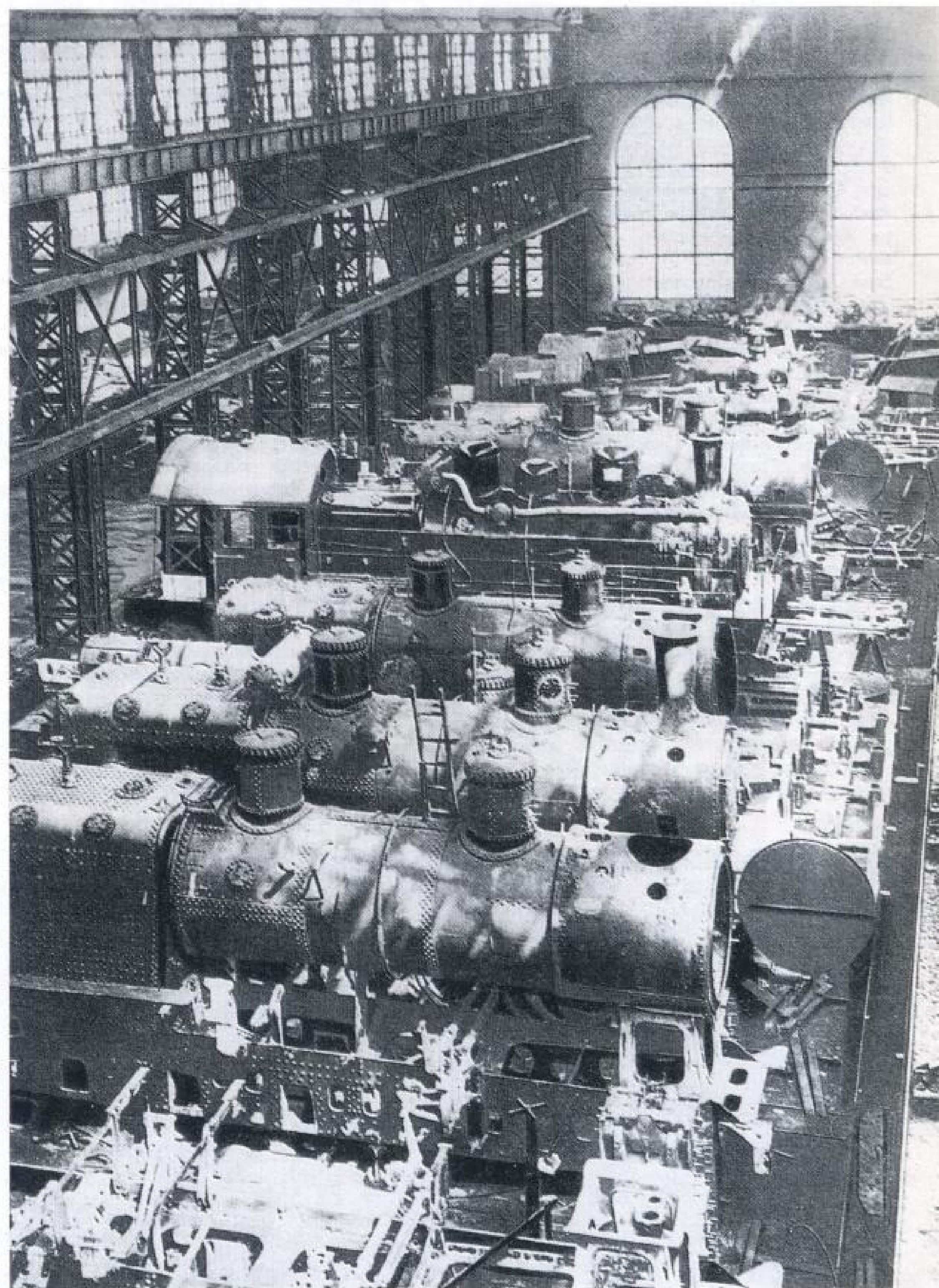
Теперь от отражения его в общественном сознании перейдем к реальности.

Долгая жизнь паровозов

Подобно другим областям нашей жизни, в транспорте много десятилетий любили резко противопоставлять дореволюционную и послереволюционную эпохи, всячески принижая «проклятое» прошлое и возвышая «светлое» настоящее и будущее. Досталось и дореволюционному транспорту. Часто говорили, что почти весь он был разрушен, никуда не годился, все приходилось делать заново. Конечно, урон от первой мировой и гражданской войны был велик. Ведь основные боевые действия проходили вдоль железных дорог. Однако и вклад дореволюционной России в развитие рельсового

транспорта был огромен и очень интересен. В нем трудно выделить что-либо одно.

Рассказывают, что когда Джорджа Стефенсона называли изобретателем паровоза, он был другого мнения. «Паровоз,— говорил он,— изобретение не одного человека, а целого поколения инженеров-механиков». Среди русских строителей железных дорог мы встречаем отца и сына Черепановых (создателей «сухопутных пароходов» на Урале), многочисленных «безымянных» инженеров и учредителей первой Царскосельской дороги (между Петербургом и Павловском, длиной 24 версты), Петербургско-Московской дороги, а затем между основными центрами и портами России. Масштабы прокладки новых путей все возрастали. Из почти 18 тысяч верст открытых дорог к 1875 году 14 тысяч было построено за последние десять лет. С 1896 года начали открываться для движения отдельные части Сибирской магистрали, постройка которой привлекала внимание всего мира. Модель поезда этой магистрали, показанная на Всемирной



выставке в Париже 1900 года, была награждена большой Золотой медалью. Железные дороги становились полно-кровными артериями жизни. Они не просто соединяли конечные станции, а проходили по прежде совершенно глухим местам, внося в них новый уровень жизни, взрывая провинциальную ограниченность.

В России стали строить паровозы на Коломенском, Брянском, Путиловском, Луганском, Харьковском и других заводах. За полвека до революции русские заводы выпустили свыше 21 тысячи паровозов. Среди них были и необыкновенные долгожители, получившие названия «щука» (серия Щ), «овечка» (серия О^в).

«Овечка» была создана в 1904 году и ее название расшифровывалось как «паровоз основной (марка «в»)». За десять лет производства было выпущено 8 тысяч «овечек», которые проработали вначале на главных магистралях, затем как маневровые паровозы без перерыва около 60 лет. Ее дизайн был настолько удачен, что она до сих пор выглядит необыкновенно

наружное парораспределение, не закрытое кожухами и обшивками, мощные лобовые прожектора, будки закрытого типа (особенно характерно это для паровозов 20-х годов), наружное ограждение перилами площадок обслуживания котла. Все это было вызвано функциональными требованиями. Окраска паровозов издавна была стандартизована, так что русские модели легко узнать. У грузовых паровозов все выкрашено черным, а колеса — красным с белыми ободочками, у пассажирских — общая окраска зеленая или голубая, а колеса красные. Деревянная обшивка темно-коричневая или желтая, деревянные переплеты окон и фонарей — черные или желтые. Декоративная отделка боковых стенок будок, цилиндров, тендера по контуру рамками с выкруткой по углам, у грузовых — красным, у пассажирских оранжевым цветом.

Точно также сложился стиль и линейно-путевых зданий и вокзалов. Выстроенные из кирпича имели розовый, светло-голубой, светло-зеленый и желтый цвета, а окна и двери — белые

обводы. Выстроенные из дерева окрашивались в желтый, коричневый и зеленый цвета. Отдельные дороги имели свой фирменный стиль и цвет.

Первое время после революции эксплуатировался в основном имеющийся парк локомотивов и вагонов, и даже заказанные Советским правительством паровозы в Швеции были старой русской марки, поскольку они должны были эксплуатироваться на существующих дорогах. Но в марте 1922 года в Совете труда и обороны был объявлен международный конкурс на лучший проект тепловоза для России с премией в 10 тысяч рублей золотом. Конкурс выиграл Я. Гаккель, проектировавший до этого гидроэлектростанции на Лене, трамваи, гидросамолеты и тепловозы. Было создано специальное Бюро по постройке тепловоза системы Я. Гаккеля, привлечены заводы «Красный путоловец», «Электрика», Балтийский судостроительный и Механический.

Тепловоз получился чуть меньше 20 метров длины, с двенадцатью рессорами, опиравшимися на три тележки. Он мог проходить по кривым радиусом до 150 метров, то есть был маневренным. По концам его кузова были установлены сразу две отгороженные перегородками площадки управления, что позволяло тепловозу, не разворачиваясь, легко двигаться в обе стороны. В торцах кузова появились непривычно широкие окна, улучшившие видимость пути. Управляли тепловозом механик-пилот и механик-моторист. Гаккель подчеркивал, что разделение труда очень важно, поскольку «внимание механика-пилота... не отвлекается от наблюдения пути и хода тепловоза, а внимание механика-моториста — от наблюдения за дизелем и всей инженерной частью»³. После испытания тепловоз показал «чрезвычайную простоту управления», плавность хода, безопасность движения. Один из таких тепловозов, выпущенных в 1924 году, стоит сегодня как памятник отечественной техники на станции Ховрино под Москвой.

Оценивая дизайнерскую часть этого проекта, можно применить слова другого тепловозостроителя, Ю. Ломоносова, проектировавшего тогда же локомотив Ю^з: «Компонуйте, но не изоб-



3

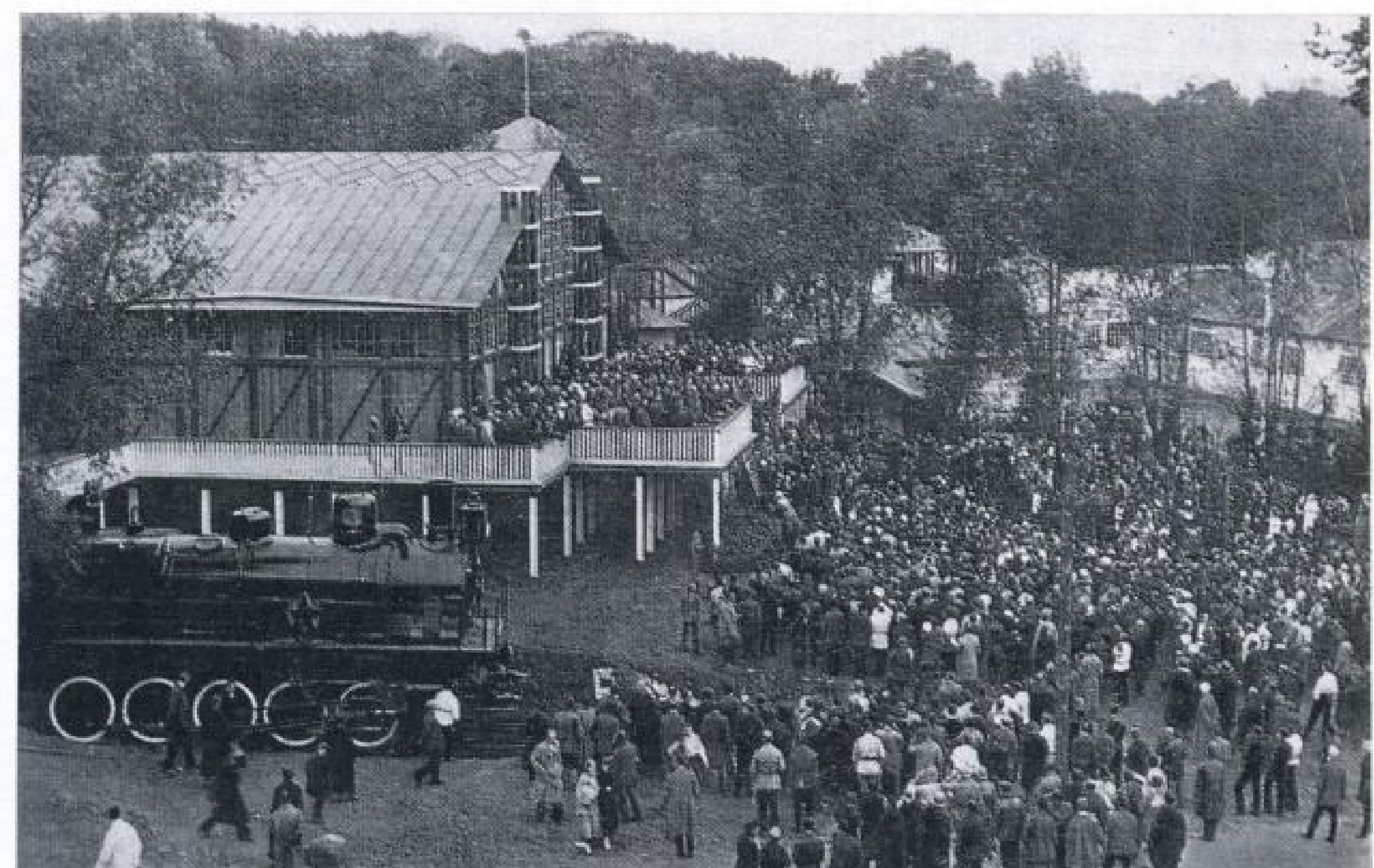
2. Паровозосборочный цех Коломенского завода. 1930 г.

3. Тепловоз конструкции Я. Гаккеля. 1924 г.

4. Кустарная и сельскохозяйственная выставка в Москве. 1923 г.

красивой, компактной несмотря на то, что в ней насчитывается около шести тысяч деталей. Именно «овечку» (О^в 7024) можно видеть в качестве памятника старым паровозам на станции Москва-Сортировочная — она поставлена там в честь первого субботника в апреле 1919 года, названного «Великим почином». А недавний выпуск модели «овечки» в «игрушечном» масштабе 1:87 для детских игр доказывает, что развитие новых технических форм не означает безвозвратного отрицания старых.

Русский стиль в паровозостроении был наиболее полно воплощен в паровозе серии С, созданном по проекту русского инженера Б. Малаховского в 1910 году. У русских локомотивов высокосидящие котлы, что диктовалось широкой колеей в России (1520 мм),



ретайт», потому что основные принципы были уже опробованы, нужно было найти схемы наиболее рационального применения их, ввести их в практику⁵.

«Старое — новое»

В советском паровозостроении второй половины 20—30-х годов, когда были спроектированы локомотивы «ФД» (Феликс Дзержинский), «ИС» (Иосиф Сталин), Су, ЭУ, Э^М, ЭР, были сделаны заметные шаги и в формообразовании. Во-первых, возобладало стремление к стандартизации многих деталей. Это облегчало сборку и обслуживание локомотивов разных типов. Во-вторых, становились более обобщенными внешние формы. У товарных локомотивов преобладали горизонтали, был рубленый силуэт, большие дымоотбойные щиты, создававшие монументальное впечатление.

Иногда создавали уникальные образцы. Когда началось ударническое движение на транспорте и героям его стал П. Кривонос, ему как делегату X съезда комсомола вручили «именной» локомотив «ФД». Он был целиком покрашен в голубой цвет с белой каймой, назван «Голубая птица» и попал в поле зрения массовой печати как символ паровоза будущего.

«ИС» был пассажирским локомотивом. У него была более дробная форма, его красили в зеленый цвет при сохранении стандартных красных колес, все надписи и номера делали белые, а поручни и накладки из блестящего металла. В 1934 году на Коломенском заводе для «ИС» был выполнен обтекаемый капот, увенчанный звездой, а в 1937 году на Луганском заводе собрали два локомотива «ИС» для поезда «Красная стрела» (маршрут Москва—Ленинград) тоже с обтекаемым капотом и облегченным движущим механизмом.

Таким образом, принцип обтекаемости был внедрен почти одновременно с американскими локомотивостроителями. Летом 1934 года на выставке в Чикаго под названием «Век прогресса» был показан в действии новый локомотив «Зефир 9900» с аэродинамичными формами, вызвавший сенсацию. С ним начали соревнование локомотивы фирмы «Пульман». В их внешних формах учитывались достижения самолетостроения. В 1937 году за дело взялись дизайнеры Р. Лоуи и Г. Дрейфус, много сделавшие для развития и пропаганды аэродинамического стиля. Но у них были одни задачи (коммерческое соревнование пассажирских линий), а в СССР — другие. У нас не было столько скоростных путей. После войны, когда движение на линии Москва—Ленинград не стало превышать 70—100 км/час с локомотивами «Красной стрелы» сняли обтекаемые капоты за ненадобность.

В 20-е годы вводился у нас и электротранспорт. На нефтепромыслах в Баку было решено провести ветку Баку—Сабунчи—Сураханы. Проложили 33 км путей, спроектировали вагоны электричек и за год с небольшим, используя массовые выходы населения на строительство в выходные и праздничные дни, закончили путь. 6 июня 1926 года пошел первый в стране Бакинский

электрический трамвай имени Ильича, а попросту — электричка. Поскольку для электропровода не было меди, как писали в прессе, «управление строительства открыло в селениях Забрат, Маштаги, Бильгя, Бузовны, Мардакяны скучные пункты бытовой меди. Население активно и живо откликнулось на это мероприятие: несли самовары, тазы, чайники, казаны, дверные ручки и прочую медную утварь домашнего обихода, меньше чем за месяц было собрано и отправлено на завод нужное количество меди»⁶.

В 1929 году линия электрички Москва—Мытищи Северной железной дороги, потом Минералводская курортная ветвь (70 км). Электротяга становилась повседневностью.

Советский дизайн железных дорог проявил себя и в решении вагонов, в основном поездов дальнего следования. Они были рассчитаны на самый демократичный слой пассажиров, для которых главное было — просто ехать. Конечно, существовал целый парк вагонов высшего класса, предоставлявшихся иностранным делегациям для посещения конгрессов Коминтерна, для показательных поездок по стране, находившихся в ведении правительственно-го и партийного руководства. Среди них были вагоны-салоны с двухместными купе и кабинетами, отделанными мягкой мебелью под красное дерево, занавесками из тяжелой плотной материи и линкрустом. Более распространенными из дорогих вагонов были вагоны курортного типа с четырехместными купе и довольно дробной отделкой интерьера. Их основные конструкции были металлические, а вся обшивка деревянная. Только с 1934 года вагоны дальнего следования стали цельносварными. Но главным средством передвижения был жесткий некупированный вагон открытого типа с плоскими полками, узкими окнами и смешанным свечным и электрическим освещением. Перегородки и оборудование вагона красились масляной краской.

Когда в 1946 году Архитектурно-художественное бюро (АХБ) Министерства транспортного машиностроения СССР получило заказ на дизайнерскую реконструкцию этих вагонов (причем

требовалось достичь максимума комфорта при минимальных затратах), был проведен детальный анализ довоенного вагоностроения, выявлены все его недостатки. Но в целом его система и конструкция были оставлены так, как они сложились. Речь шла только о требованиях комфортности. И лишь переход на новые конструктивные принципы, позволившие резко увеличить размеры интерьера, окон привели к новому этапу в вагоностроении (большинство их выпускалось совместно с ГДР).

«Русский трамвай»

Еще сложнее отношения «старое—новое» проявились в проектировании городских трамваев. В России еще в 1880-е годы серьезно стали подумывать о создании электрического городского транспорта после успешных опытов инженера Ф. Пироцкого. Но все было остановлено по настоятельным требованиям многочисленных владельцев «конок» (конно-рельсовых вагонов), вполне справлявшихся с перевозкой тогдашних пассажирских потоков в больших городах. Хотя технический прогресс брал свое. В 1892 году первый трамвай пошел в Киеве, в 1896 году — в Нижнем Новгороде, во время открытия Всероссийской художественно-промышленной выставки, в 1899 году — в Москве. К началу революции трамвайное сообщение имели уже 35 городов. Сложился тип русского трамвая и начал работать весь сложный комплекс городской рельсовой дороги, включающий в себя прокладку путей по самым оживленным улицам и площадям, тяговой сети над ними, остановок с необходимой рекламой и постоянными толпами людей, депо и ремонтно-механические мастерские, тяговые подстанции и т. д. Появились одетые в форму вагоновожатые и кондукторы с пухлыми билетными сумками, на улицах стал раздаваться дребезжащий перезвон трамвайных сигналов.

История раннего советского трамвая очень интересна. После революции он стал главным транспортным средством в больших городах. Дореволюционные вагоны сильно износились и их просто не хватало. К 1926 году, когда был выпущен маленький двусекционный



5. Отправление пригородного поезда.
Москва, 1932 г.

трамвай «БФ» (бесфонарный), ставший основным типом трамвая до военных лет, на каждого жителя Москвы приходилось не менее 250 поездок в год туда и обратно. По таким улицам как Арбат, Тверская, Мясницкая только половина желающих могла войти в вагон в часы пик, остальные шли пешком. Илья Ильф и Евгений Петров в одном из очерков пытались передать ощущение поездки в трамвае: «Ну, понимаете, тесно. Тесно, потомки! Почему так беден русский язык? Пятьдесят человек в вагоне, сто человек, триста, определение одно — тесно. Там какая-то особая, высшая теснота, образующаяся наперекор физическим законам»⁶.

Новый вагон имел кузов с деревянным каркасом и несущей клепаной рамой, крыша его покрывалась парусиной, крашенной масляной краской. Внутри сиденья, стены отделялись под «красное дерево» или под «дуб» и полировались. Это помогало очищать их от пыли и сохранять дерево. Много усилий прикладывали для безопасного входа и выхода из вагона, для защиты от непогоды и холода. Здесь функциональность была неразрывно связана с эстетикой. Пять лет подряд в Москве и Ленинграде специалисты-трамвайщики проводили комплексные исследования условий работы вагоновожатых и кондукторов. Их рекомендации тщательно учитывались. Больше всего волновали наезды на конные экипажи, автомобили, людей. Было замечено, что больше всего несчастных случаев приходилось на вторник, когда внимание вагоновожатых рассеивалось, и на ранний вечер, между 16 и 18 часами. Именно в эти часы булгаковский Берлиоз подскользнулся на линии, только что проложенной от Ермоловского переулка на Бронную, близ Патриарших прудов (М. Булгаков был фантастически точным в описании деталей и не ошибся на этот раз, выбрав время наибольшей вероятности трамвайной аварии).

Исследования трамвайщиков были посвящены принципам оптимальной компоновки рабочих мест в вагоне, проектированию форменной одежды, способов пересчета и сдачи денег, оформления указателей на линиях,



цветовой и световой индикации. Они выполняли работу, которую можно назвать частью системного дизайна.

При создании новых типов трамваев пытались учитывать местные условия. Так, в 1926 году на Мытищинском заводе под Москвой был спроектирован трамвай для Тбилиси с открытым кузовом посередине. Для районов с сильными зимними морозами делали утепленные тамбуры. Переход к четырехосным трамваям в конце 20-х годов позволил стать им более вместительными, хотя они никогда не доходили до вместительности английских трамваев, особенно двухэтажных. Вместо этого прицепляли один вагон к другому и составляли иногда целые поезда, например, в Киеве, из двух четырехосных моторных вагонов и одного прицепного, в которых могло ехать до 400 человек.

Вместе с тем в межвоенные годы трамвайные пути качественно не менялись по сравнению с теми, которые были проложены в начале века, при-

мерно такими же оставались и вагоны. Качественно новый принцип мог воплотиться только в метро.

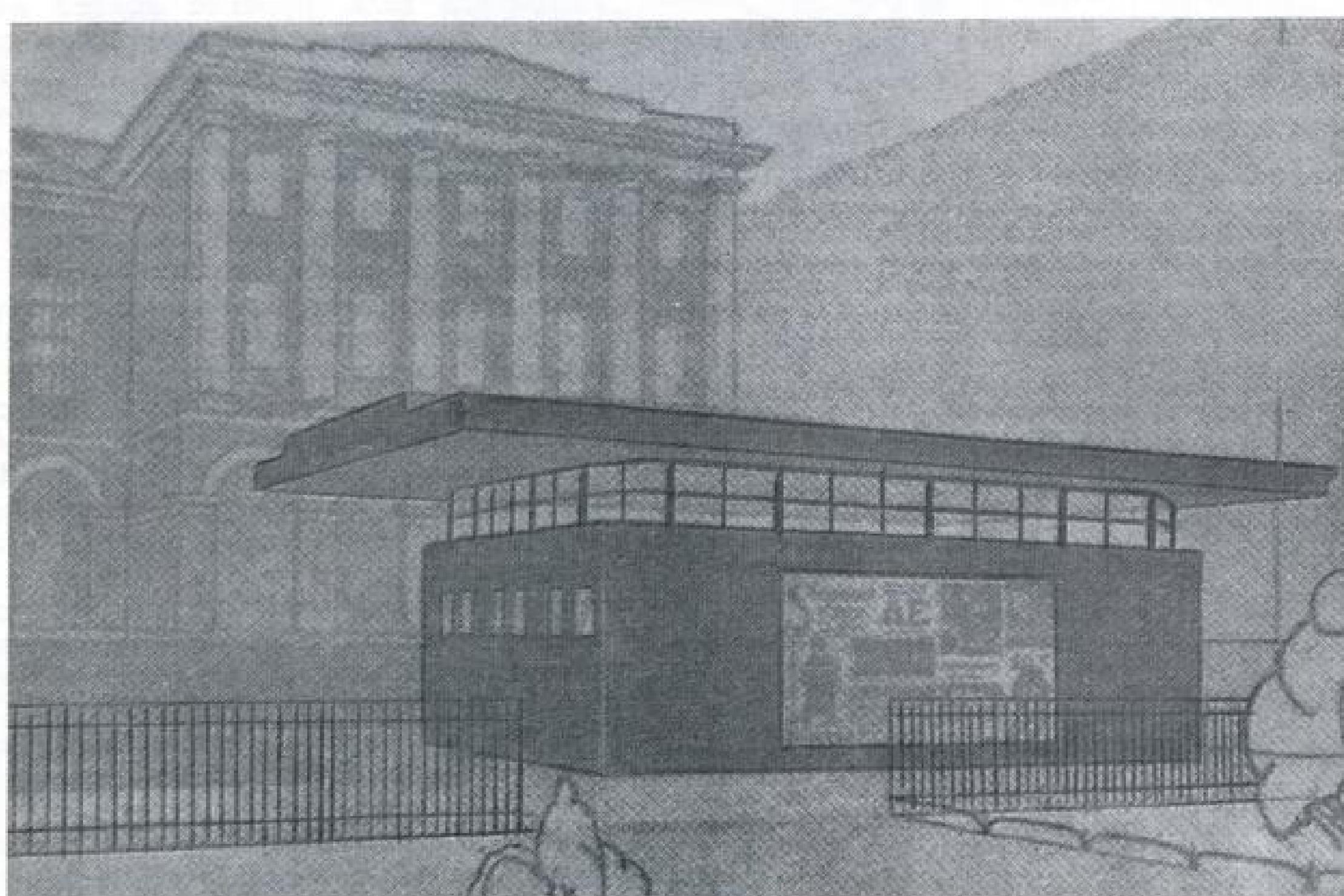
По принципам новизны

Идея метрополитена в дореволюционной России поначалу не повезла. Первый проект петербургской подземной электрической дороги от Балтийского до Финляндского вокзала был выполнен в 1889 году. В самом начале XX века были разработаны проекты подземно-надземной дороги от Казанского до Варшавского вокзала, а потом — под Невским проспектом (от Московского вокзала до Дворцовой площади). Они были детальными, с учетом всего мирового опыта. Чуть позже был создан проект подземно-надземной дороги для Москвы, соединившей ее главные районы через центр, причем линия метро должна была пройти надземно рядом с кремлевской стеной через Красную площадь и связать Тверскую с Замоскворечьем. Ни один из этих проектов не был принят городскими властями, ссылавшимися на отсутствие денег и настоятельной потребности в столь масштабном виде городского транспорта.

К идеи метрополитена вернулись в 1923 году, когда инженер Л. Бернацкий предложил провести шесть диаметральных линий, которые вышли бы в семь районов Москвы. Начали делать пробные шурфы. Но опять все было остановлено. В 1926 году Управление московскими городскими железными дорогами вновь занялось проектированием, о чем подробно сообщали газеты и журналы. Ождалось, что в 1930 году по первому, Каланчевскому радиусу (от Каланчевской до Свердловской площади), в год будут ездить 63 миллиона пассажиров. И вновь неудача, пока за дело не взялись политические руководители страны, поставившие широкие пропагандистские задачи: метро — это «дворцы под землей, под дворцами сверху».

В метро был применен новый тип вагонов, значительно отличавшийся от более традиционных «трамвайных» вагонов западноевропейского метрополитена. Пока еще не было новых метропоездов, а надо было готовить бригады машинистов, около московского завода «Динамо» построили обкаточную ветку длиной 800 метров и поставили на нее четырехосный железнодорожный вагон, оборудованный аппаратурой моторного вагона метрополитена. В сентябре 1934 года в еще строящееся депо «Северное» поступили два вагона: моторный № 1 красного цвета и прицепной № 1001 песочного цвета. В них было по 8 пар дверей (по 4 пары с каждой стороны), очень широкие окна и сиденья по периметру вагонного интерьера спиной к окнам. Этот тип вагонов дошел до наших дней с незначительными изменениями внутреннего освещения, расположения поручней и деталей оформления сидений. После войны изменилась и окраска — она стала сине-голубая.

Первая часть трассы была невелика — всего 11 км — от «Сокольников» до «Охотного ряда», далее по разветвлению — до станций «Парк



6. Проект входа в Московский метрополитен на будущей станции «Свердловская площадь» у Малого театра

культуры» и «Смоленская». Впервые поезда пошли по ней в феврале 1935 года (шесть поездов по четыре вагона) и возили для ознакомления с метро 2500 делегатов VII Всесоюзного съезда Советов и колхозников-ударников. Общее открытие состоялось 15 мая 1935 года. Чтобы оказаться в числе первых пассажиров, люди стояли у вестибюлей всю ночь. Билеты были сделаны двух цветов: красный до «Сокольников», желтый — обратно. Они были действительны в течение 35 минут по специальной отметке времени. Этого как раз хватало на одну поездку. Потом появились металлические жетоны.

В 1938 году в Москве была построена линия второй очереди: участок «Курская» — «Площадь Революции» и Горьковский радиус. Дизайн московского метро был ориентирован на сочетание действительных удобств и общедоступности нового вида транспорта. Писали, что в вестибюлях и кассовых залах, на эскалаторах, на платформах и в поездах любой пассажир, даже самого угрюмого характера, держался иначе, чем на улице, в трамвае, в магазине. «Жизнестроительный» характер проектирования новой среды проявлялся в метро как реальная действительность, несмотря на все сложности и даже трагичность окружающего бытия. Ведь это был самый пик массового террора 30-х годов.

И вместе с тем что-то не дает, что-то более скрытое и серьезное, чем лежащая на поверхности радость москвичей и трудящихся всей страны за самое лучшее в мире метро, не дает окончить краткое упоминание о нем на мажорной ноте. Речь даже не о том, что, видимо, зря откладывались чисто функциональные проекты раннего московского метрополитена. Мы говорим об общественном звучании, об эстетике техники, занимаясь историей дизайна. Именно этого у нас было в избытке. Не конечная цель, а процесс становились самоцелью. И пример постройки метрополитена в Москве в 30-е годы требует особого осмысления.

Все предварительные изыскания, включая ознакомление с новейшими достижениями в сфере электротранспорта (для этого за границу выезжали специальные группы), все профессиональные конструкторские и архитектурные разработки не вызывают ни сомнения, ни иронии. Даже огромное перенапряжение сил мало подготовленной для работ такого масштаба страны объяснимо. Хотя мы знаем только показную, официальную сторону дела. Может быть, где-то внутри было все значительно драматичнее.

Поражает помпезность, с какой пошла стройка метрополитена уже с 1931 года. Были подключены все средства массовой информации. Сама стройка была объявлена Ударной, Добровольной, Комсомольской. С московских заводов снимали рабочих, выдавали им путевки и направляли на рыхте тоннелей, везли горняков с Донбасса и Урала, тоннельщиков из Закавказья. Это объяснялось лозунгом «метро строит вся страна». Потом придумали направлять в забои и даже в кессоны, где люди работают под давлением сжатого воздуха, девушки. Из глухой белорусской деревни Софья Киене стала первой в мире девушкой-кессонщицей. Зачем? Ей вручили ор-

ден Трудового Красного Знамени, ее портреты печатались в газетах и журналах, ей писали восторженные письма. Другими словами, пропаганда работала вовсю.

Самодеятельные и профессиональные поэты сочиняли песни и частушки о строительстве метро, «Комсомольская правда» выпускала отдельные номера газеты специально для Метростроя. У самого Метростроя была своя газета «Ударник Метростроя», 15 многотиражек (на отдельных шахтах и дистанциях), выходило в общей сложности одновременно 700 стенных газет и даже самостоятельная «Литературная газета ударника Метростроя» на четырех полосах со стихами и рассказами, написанными метростроевцами и литературно обработанными журналистами. На крупных заводах выпускали газеты типа «Метро — пролетарской столице». Всю работу фотографы, появлялись игровые фильмы.

Вспомним, что одновременно шло строительство Беломоро-Балтийского канала (окончен в июне 1933 года) и канала Москва—Волга (окончен в мае 1937 года), также представавших в романтическом свете. О первом из них была издана книга советских писателей во главе с М. Горьким, где немало страниц посвящено перевоспитанию трудом и эстетике техники. О втором — много писали как о возрождении Москвы-реки и тоже о перевоспитании трудом. Так, в журнале «Техника — молодежи» был воспроизведен красочный плакат с изображением красивого сильного парня в одной майке и рабочих штанах, толкающего перед собой тачку с поражающей надписью «От жаркой работы тает твой срок!» (с припиской внизу «Каналармейский плакат. Худ. Дмитлага К. Соболевский»)⁸. Для этих каналов работали бригады конструкторов и художников, создававших новые флотилии грузовых и пассажирских судов, тоже вошедшие в историю советского дизайна.

Все это означает, что наш дизайн, будучи продуктом научной, технической и социальной революций, был теснейшим образом связан со всей жизнью нашей страны, вбирал в себя все ее контрасты, которые непременно должны остаться в той или иной форме в его истории.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. См. НИКОЛЬСКИЙ А. С. Памятники паровозостроения в СССР.— Вопросы истории естествознания и техники. М.: 1986, № 1, с. 121.
2. Огромную работу по фиксации внешнего облика отечественных паровозов проделал Ю. Полунин (1915—1982), создавший большую серию цветных рисунков, из которых опубликована только часть.
3. ГАККЕЛЬ Я. М. Первый мощный тепловоз, построенный в Ленинграде в 1924 году. М.: 1925. Отд. оттиск из ж. «Электричество», 1925, № 1, с. 4.
4. ЛОМОНОСОВ Ю. В., ШВЕТТЕР Э. Проекты тепловозов, разработанные в 1921—1925 годах в Германии для СССР. Берлин, 1926.
5. ГАСАНОВ Ю. К. Первый советский трамвай (К 50-летию Бакинского электрического трамвая имени Ильича). Баку: 1976, с. 15.
6. Илья ИЛЬФ и Евгений ПЕТРОВ. Метрополитеновы предки.— Дни и годы метростроя. М.: 1981, с. 20.
7. Коммунальное дело, 1927, № 9, с. 160.
8. Техника — молодежи, 1936, № 11—12, с. 96—97 (плакат на развороте, чтобы его можно было использовать в стенной печати, в украшении красного уголка и т. д.).

Получено 28.05.91

УДК 629.114.6(44):745.02(44)

«ШЕЗЛОНГ ПОД ЗОНТИКОМ»

В прошлом году автомобильный мир отметил крупное событие: был прекращен выпуск французского ситроена 2CV, знаменитого «Де шво» (*«Deux chevaux»*), серийное производство которого началось 55 лет назад!

Концепция автомобиля была разработана в 1935 году и заключалась в способности автомобиля перевозить двух человек и мешок картошки по плохим сельским дорогам со скоростью до 60 км в час при расходе бензина до 3 л на 100 км пробега. Двигатель первоначально имел мощность всего 9 лс, а 2CV (2 лс, по-французски *deux chevaux*) — это налоговая мощность. Идея автомобиля принадлежала Пьеру Буланже, конструкция — Анри Лефевру, кузов — Фламинио Бертоне.

В цивилизованных странах деятели автопромышленности всегда ломали голову над тем, как из наличных материалов и ресурсов сделать больше дешевых, простых и надежных автомобилей и таким образом заложить основы автомобилизации общества. Американцы при создании форда «Т» сделали ставку на промышленного рабочего как на главного потребителя, ну а французы при создании своего ситроена 2CV — на крестьянина, на бедного крестьянина.

Автомобиль был необыкновенно прост. Двухцилиндровый моторчик с приводом на передние колеса. Кузов — металлический каркас, обшитый алюминиевыми панелями (только передние крылья были из стального листа и крепились тремя болтами). Крыша — брезентовая, при необходимости может сворачиваться в трубку. Сиденья были почти что шезлонгами — брезент, проложенный ватным матом, натянутый на алюминиевый каркас. Рулевой механизм был самого простого реечного типа, рулевое колесо имело всего одну спицу. Можно было снять капот и по направляющим выкатить вперед весь силовой агрегат. Салон обогревался горячим воздухом от двигателя. Были в конструкции эффективные технические решения, получившие потом широкое применение: независимая рычажно-пружинная подвеска всех колес, автоматическое центробежное сцепление. Кузов простой формы специалисты прозвали «консервной банкой» — это был цилиндр с горизонтальной образующей и плоскими боковинами, весил он 217 кг. Фара была одна, подфарников не было. Неудивительно, что автомобиль получил множество разных прозвищ, поначалу они звучали язвительно, потом ласково: «четыре колеса под тентом», «гамак на колесах», «шалашик», «утенок»...

В эксплуатации автомобиль отличался фантастической неприхотливостью. По слухам прекращения его выпуска пресса вспомнила, что один крестьянин не менял масло в двигателе весь срок службы автомобиля,

полагая, что так и должно быть, и проехал более 100 тыс. км. Другой крестьянин проехал на первой передаче 1000 км, не зная, что передачи нужно переключать. Рассказывают и небылицы: когда у одного путешественника в моторе его «де шво» кончилось масло, он запихнул в картер несколько очищенных бананов и... поехал дальше. Ко всему этому надо добавить, что автомобиль участвовал в самых разных трансконтинентальных пробегах, гонках, ралли и кроссах, что на нем поднимались в горы, что он стал героем песен, поэм, кинофильмов и комиксов и что в некоторых европейских странах были клубы друзей «де шво». Ну и наконец, об известных владельцах «де шво». Право сделать первый фотоснимок послевоенного «де шво» было предоставлено фирмой в 1948 году президенту Франции Пьеру Ориолю. Долгое время за рулем «де шво» ездили Бриджит Бардо и Жорж Марше. Премьер-министр Лоран Фабиус приезжал на этом автомобиле на официальные церемонии, писатель Жак Сегель пересек на «де шво» пустыню Атакама, а вулканолог Гарун Тазиев использовал машину для зимнего подъема на Этну.

Странные все-таки люди французы! Придумали автомобиль для бедных крестьян (П. Буланже, возглавлявший фирму, лично выспрашивал крестьян, чего бы они хотели,— примитивный маркетинг привел к созданию примитивного автомобиля), но сделали его объектом всеобщего поклонения — на нем ездят почтенные люди, у которых, безусловно, хватает денег на шикарную машину. А может, это объясняется вовсе не странностью, а тем, что у французов, как говорится, «дизайн в крови». Словом, «де шво» пришелся ко двору.

История отпустила ситроену 2CV целых 53 года жизни, в том числе

42 года — непрерывного производства (перерыв был сделан в 1939 году в связи со второй мировой войной, выпуск возобновился в 1948 году). На продажу автомобиль начали выпускать в 1949 году на заводе в г. Леваллуа — в этот год было построено 876 экземпляров, а к 1951 году выпуск был доведен до 15 тыс. штук ежегодно. Поначалу автомобили этой марки распределяло министерство промышленности: 60% шло на экспорт, 10% приобретали на льготных условиях ветераны войны и отличившиеся на трудовом фронте, только 30% шло на продажу, а так как выпуск был невелик, то публика стояла в очереди на «де шво» по пять-шесть лет!

Дальнейшая история автомобиля и вовсе удивительна. С одной стороны, фирма совершенствовала автомобиль, придумывала все новые модификации: от разнообразных фургончиков грузоподъемностью до 250 кг до полно-приводной модели, получившей название «Сахара». Полноприводность осуществили с тем же полетом творческой мысли, каким отличалась вся история «де шво»: в багажник поставили такой же мотор, что был спереди, который крутил собственную ось! Автомобиль получил новый кузов, стал удобнее и безопаснее, были установлены две фары и подфарники, наконец, изменилось обозначение модели. Но тут возмущались потребители: им хотелось, чтобы автомобиль сохранил свои традиционные особенности целиком, включая и обозначение, и фирма «сдалась».

В последние полтора десятилетия появились несколько «именных» модификаций «Спасилья», «Клуб» и «Чарльстон», которые имели более удобные кузова, мощные двигатели (до 29 лс), при этом увеличилась масса (до 600 кг) и снизилась топливная экономичность (увы, до 7 л на 100 км), но марка

этих моделей была все та же 2CV.

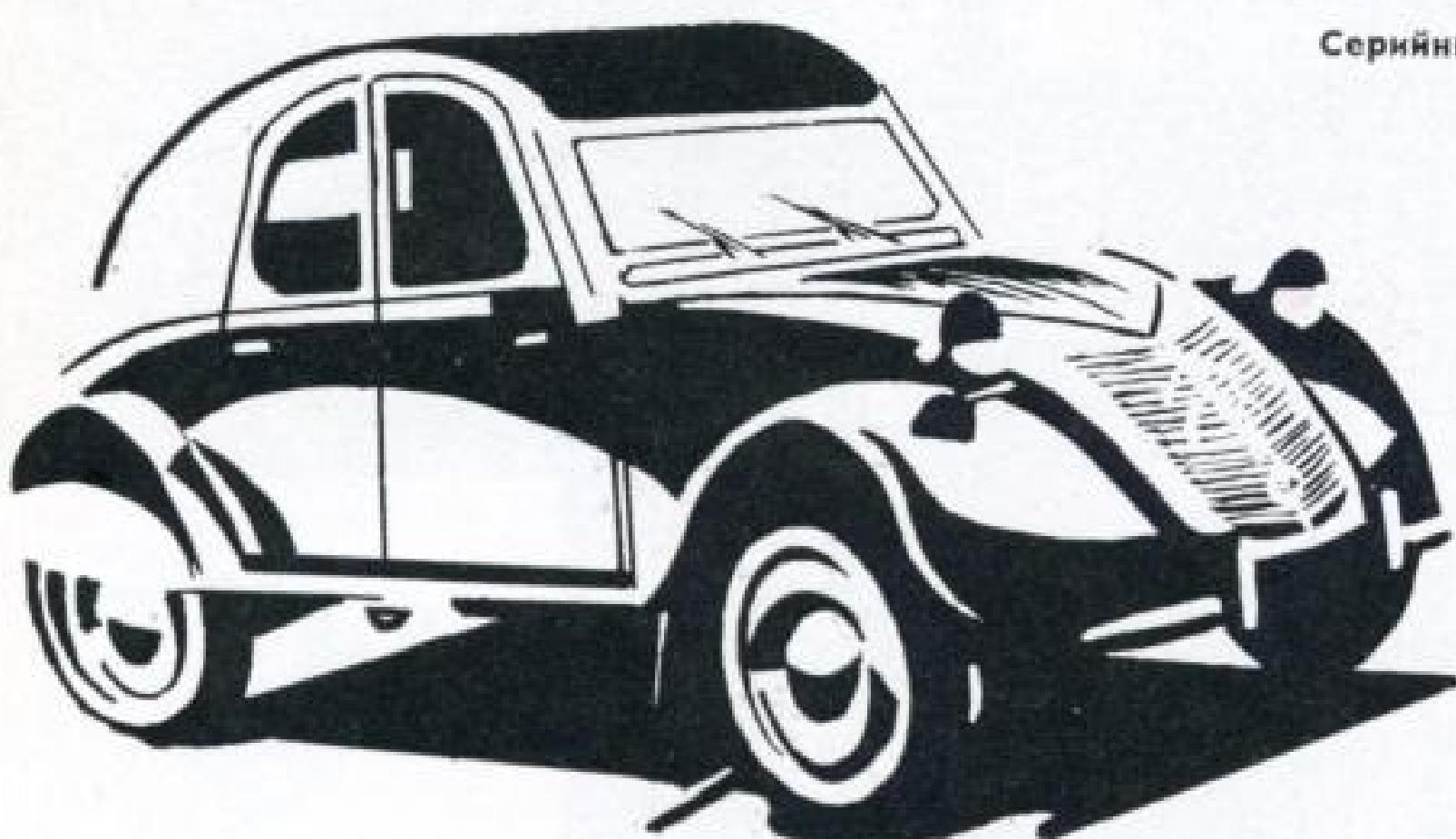
«Чарльстон» оказался последней модификацией, которая выпускалась на протяжении 80-х годов и которой закончилась эпопея «де шво»: в 1988 году прекратил выпуск завод в Леваллуа, в 1990 году — завод в Мангалде (Португалия). «Де шво» последней модели оказался самым массовым, отличался же «Чарльстон» экстравагантной черно-красной отделкой снаружи и внутри. Точное число выпущенных автомобилей, похоже, никому не известно: считается, что легковых автомобилей было выпущено около 4 млн., еще 1,2 млн. фургончиков и грузовичков на его базе, а также не поддающееся учету число автомобилей, в которых были использованы агрегаты «де шво». Конечно, это меньше, чем выпуск форда «Т», но ведь и Франция — не Америка. Американцы, кстати сказать, оценили ситроен 2CV очень высоко. Газета «Уолл-стрит джорнэл» отозвалась о нем так: «Этот автомобиль заслуживает больше любого другого занять почетное место в европейской культуре».

Покинув конвейер, «де шво» остался коллекционным автомобилем, изучая который слаборазвитые страны пытаются планировать свою автомобилизацию. Кроме того, «де шво» остался и вечной темой учебных работ студентов-дизайнеров, которых он привлекает возможностью проникновения в тайны автомобиля и автомобилизации, завершения проекта строительством своими руками настоящего автомобиля.

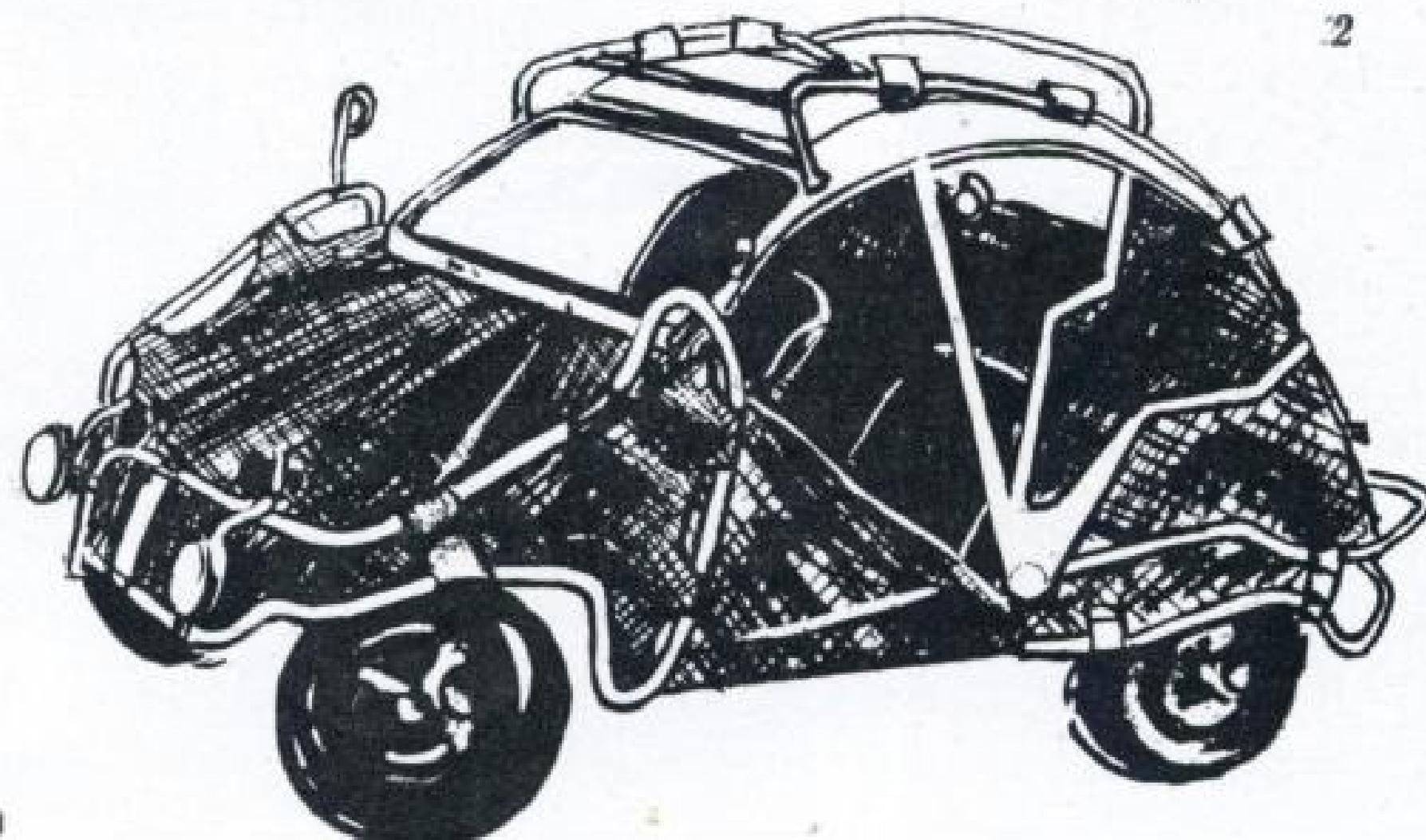
Прекрасный автомобиль в стиле «де шво» построил в 1982 году в качестве дипломного проекта Дмитрий Сурский, выпускник кафедры промышленного искусства БГХТИ. Здесь стоит отметить прозорливость руководителя этого проекта И. Я. Герасименко. Он оказался прозорливым и тогда, когда направлял выпускников на создание настоящих изделий, пригодных для потребления (при нем дипломники строили настоящие автомобили), и тогда, когда выдавал студенту тему «автомобиль для молодежи», ибо предвидел, что в конце 80-х годов автоФирмы будут делать бизнес на недорогих моделях для людей, приобретающих первый в жизни автомобиль, что реально и случилось. Предвидение педагога подтверждает мысль о том, что автомобилизация никогда не кончается, она только меняет адресата: Пьер Буланже создавал «де шво» для крестьян, Дима Сурский — для молодежи, вот и вся разница, если не считать того, что наш студент беднее французского крестьянина, и потому проще и дешевле его автомобиль — у него кузов целиком матерчатый, на пряхках.

Так что эпопея «де шво» всегда будет прекрасным уроком идеологии и практики настоящего автодизайна. Можно сказать и так: настоящим автодизайнером может считать себя только тот, кто встретил, подобно П. Буланже, своего «крестьянина с мешком картошки». Не встретил — называй себя как угодно (стилистом, профессионалом морфологии, специалистом по гармонизации кузова), но только не дизайнером, потому что на долю твоих работ не выпадет ничего такого, что было у создателей «де шво»: хороший автомобиль, успех на рынке, народное признание.

В.П.



Серийный образец ситроена 2CV. 1948 г.



Экспериментальный автомобиль в стиле «де шво». Дипломная работа Д. О. СУРСКОГО, руководитель И. Я. Герасименко. БГХТИ, 1982 г.

Рисунки Е. В. ФАРРАХОВОЙ

Как учатся графики

А. ЭГАМОВ, декан художественного факультета ТГИИ им. М. Уйгура

Уже более двадцати пяти лет кафедра промышленной графики и упаковки Ташкентского государственного института искусств им. М. Уйгура готовит для обширного среднеазиатского региона кадры дизайнеров-графиков. За эти годы накоплен определенный методический опыт, позволяющий интенсифицировать учебный процесс, приблизить его к реальной жизни, а сегодня — к требованиям рыночной экономики. О некоторых приемах обучения можно рассказать на примере работы одной группы студентов.

Комплексный подход к проектированию давно стал проектной классикой. Развитию у студентов навыков такой работы служит объединение нескольких локальных и конкретных заданий в одно, связанное единой проектной темой. Усложнение темы происходит по мере перехода с курса на курс, и если младшие курсы решают задачи с фрагментами фирменного стиля, то студенты старших курсов разрабатывают его целиком. Также практикуется объединение за-

даний смежных дисциплин — студент, конструирующий упаковку, затем выполняет ее графическое решение по соответствующей программе. Таким образом навыки комплексного решения задач формируются с первых лет обучения.

Повысить заинтересованность в учебе, стимулировать авторское честолюбие помогают задания конкурсного типа, когда все студенты работают над одной темой и каждый предлагает и обосновывает свое решение. Этот метод, кроме того, способствует взаимообучению студентов, позволяет видеть, сравнивать, оценивать альтернативные находки и решения своих товарищей.

Именно так строилась работа студентов 3 курса по созданию элементов визуального стиля для Ассоциации творческой молодежи «Икбол». Методическим достоинством этого задания была перспектива внедрения, повышающая ответственность проектантов, и опыт работы с конкретным заказчиком.

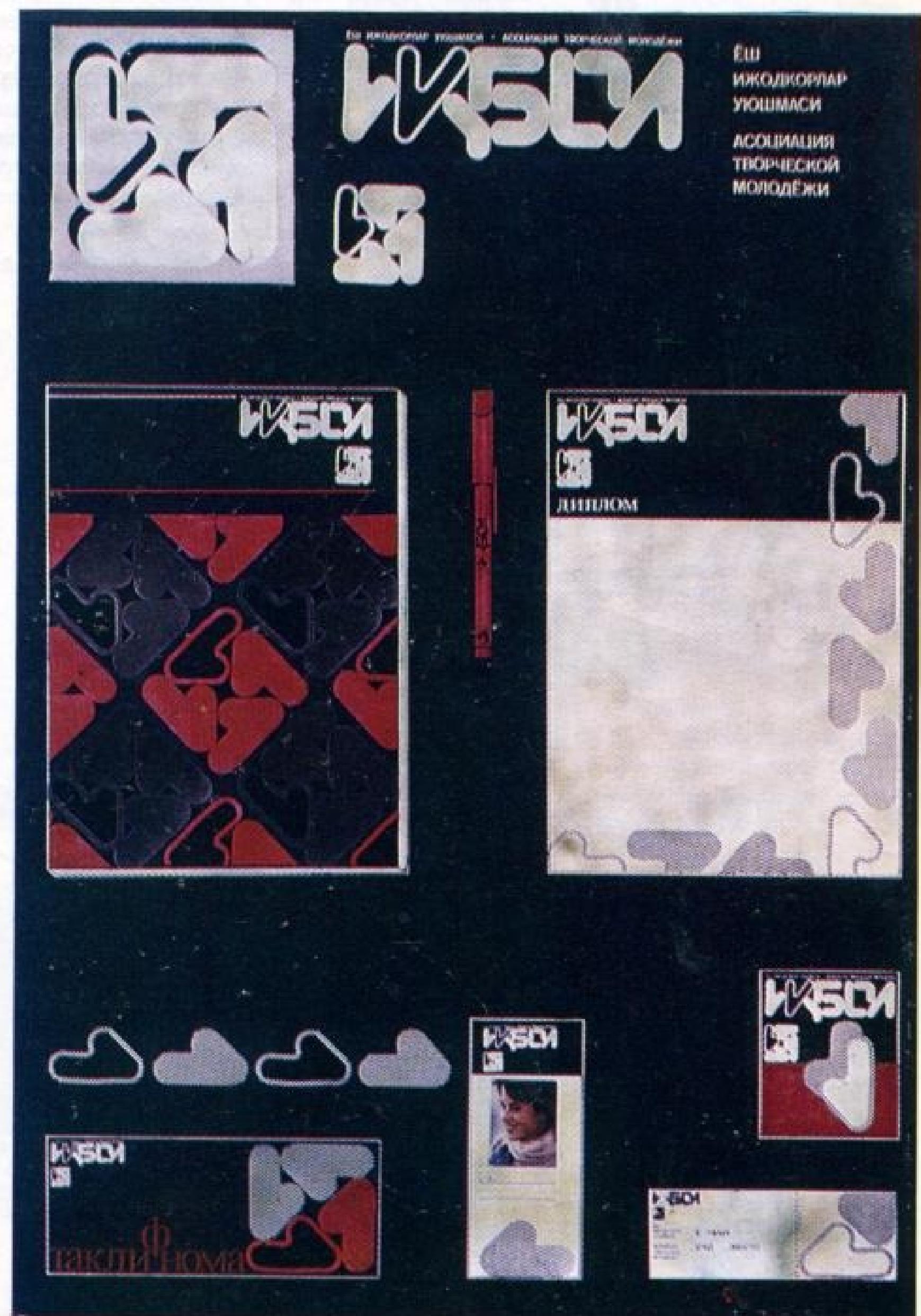
Другой прием: индивидуальное

*1. Плакат к студенческой выставке.
Автор = Д. ДЕЛИЗОНАС*

2. Элементы фирменного стиля для АТМ «Икбол». Автор — Ю. ЛЕБЕДЕВ

проектирование чередуется с коллективной работой над крупными курсовыми заданиями. Например, в пятом семестре, при разработке графического комплекса для Харьковской парфюмерно-косметической фабрики «Эффект» семь студентов разделились на группы по два и три человека, каждая из которых разрабатывала свою версию. Это прививает навыки и самостоятельной и совместной работы, помогает студентам сохранить творческое лицо и в то же время уметь подчинять свой индивидуальный замысел общему.

Интересной работой для всей группы студентов было задание оформить «от корки до корки» 12-й номер журнала «Молодая смена» за 1990 год, что безусловно помогло практически освоить материал учебных предметов «Полиграфия» и «Художественно-техническое редактирование» и лучше — «на деле» узнать работу в издательстве. Кроме того, для публикации в этом же номере журнала студенты сами отобрали собственные авторские работы и коллективно написали коммен-



3. Варианты знаков и логотипов для АТМ «Икбол». Авторы: Л. ИРИСМЕТОВА, Э. КАГАРОВ, Д. СОСНОВЕЦ, А. БЕЛОВ, Ю. ЛЕБЕДЕВ

4—5. Элементы фирменного стиля и плакат для студии дизайн-графики. Автор — Э. КАГАРОВ

6. Оформление упаковок. Авторы: Л. ИРИСМЕТОВА, Э. КАГАРОВ, Т. ОСТРОГОЖСКАЯ, Д. СОСНОВЕЦ

тирующую статью. Журнал помог студентам взглянуть на свое творчество со стороны, критически его осмыслить.

Курсовые работы часто являются подготовкой к различным конкурсам. Это уже упоминавшийся «Эффект», выставка-конкурс «Дизайн и образование», конкурсы плаката «Коллектив и я», «Гражданином быть обязан» и другие, участие в которых формирует активную творческую позицию.

Знаменательно, что студенты не редко сами «изобретают» для себя задания, предлагают ту или иную форму обучения. Это значит, что процесс образования не закончится для них в стенах института, а это, пожалуй, главное.

3



Фото Э. М. КАГАРОВА

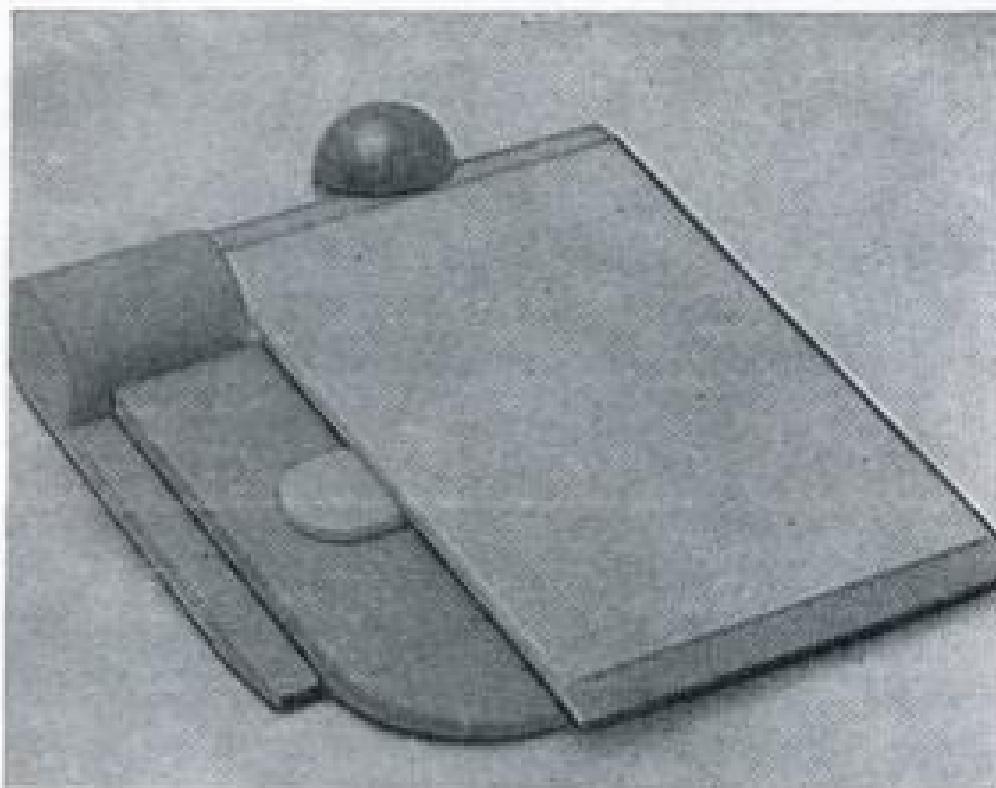
ДОМАШНЯЯ КОММУНИКАЦИОННАЯ СИСТЕМА (ГЕРМАНИЯ)

DAMMKÖHLER J. Kommunikations technik für den privaten Lebensbereich//Form (BRD).— 1990.— IV.— N 132.— S. 22—23.

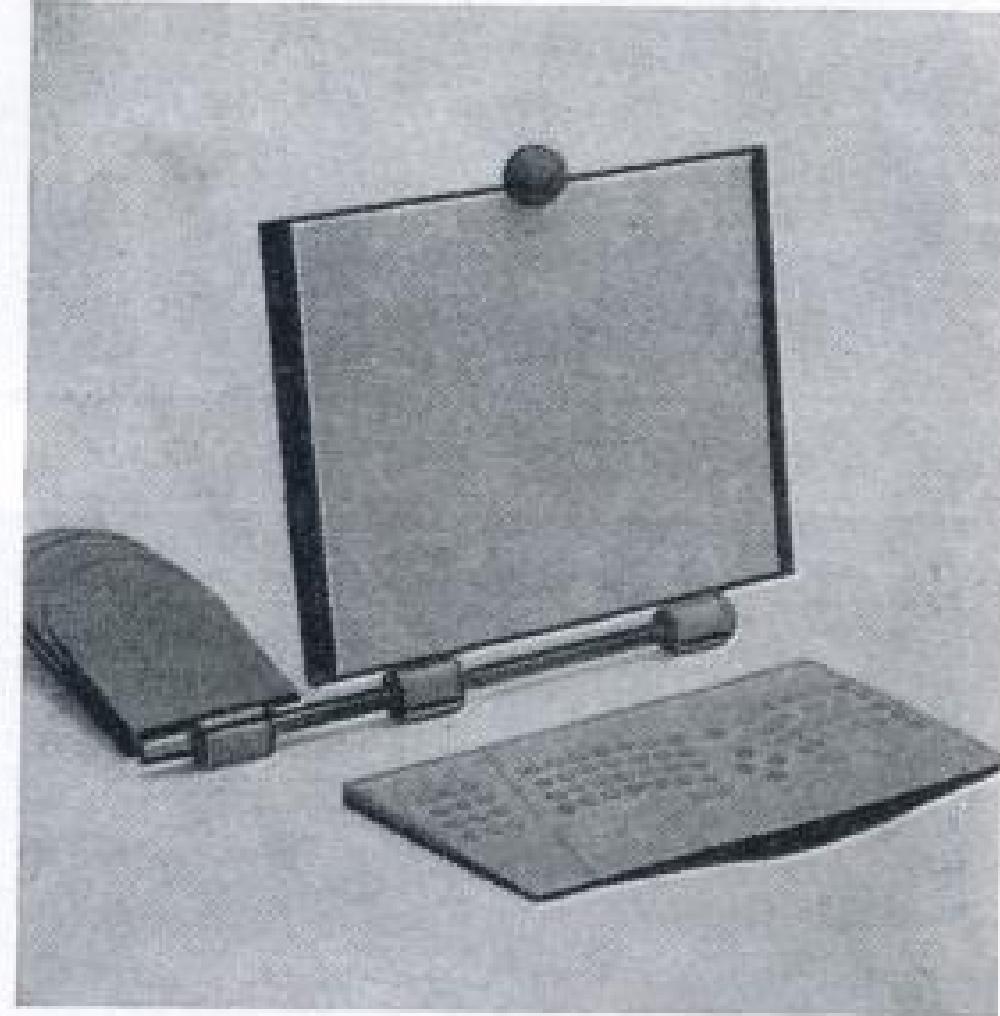
Современные терминалы с цифровой индикацией отделяют от телефонного аппарата Белла огромное расстояние. Для современного этапа характерны индустриализация информационных и коммуникационных процессов и их проникновение в бытовую сферу. Сегодня повсеместное внедрение компьютерных технологий вызыва-

ет у людей самые разные эмоциональные реакции — от восхищения до страха перед ними. Новая волна фетишизма в области аудиовизуальной HiFi-техники реализуется в создании все более крупных по своим габаритам приборов. Они играют подчас роль доминанты в жилом интерьере и навязывают человеку пас-

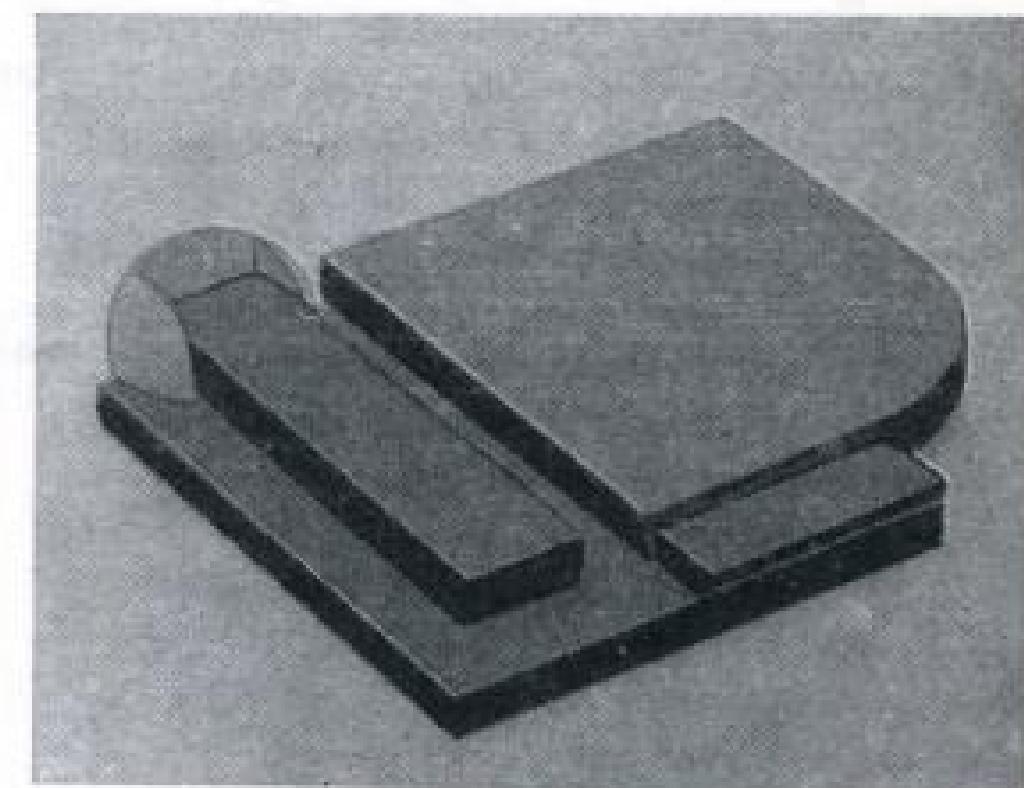
Телефон и видеотелефон. Телефон состоит из соединенных в один функциональный блок микрофона и динамика, клавиатуры и автоответчика. Если телефон соединить с любым дисплеем данной системы, укомплектованной специальной съемочной видеокамерой, то такая комбинация приборов работает как «videotelefon»



Домашний компьютер: Соединение дисплея, микрофона, динамика, принтера, калькулятора с ЗУ дает относительно компактную, легко перемещаемую внутри дома подсистему для организации ведения работ по хозяйству

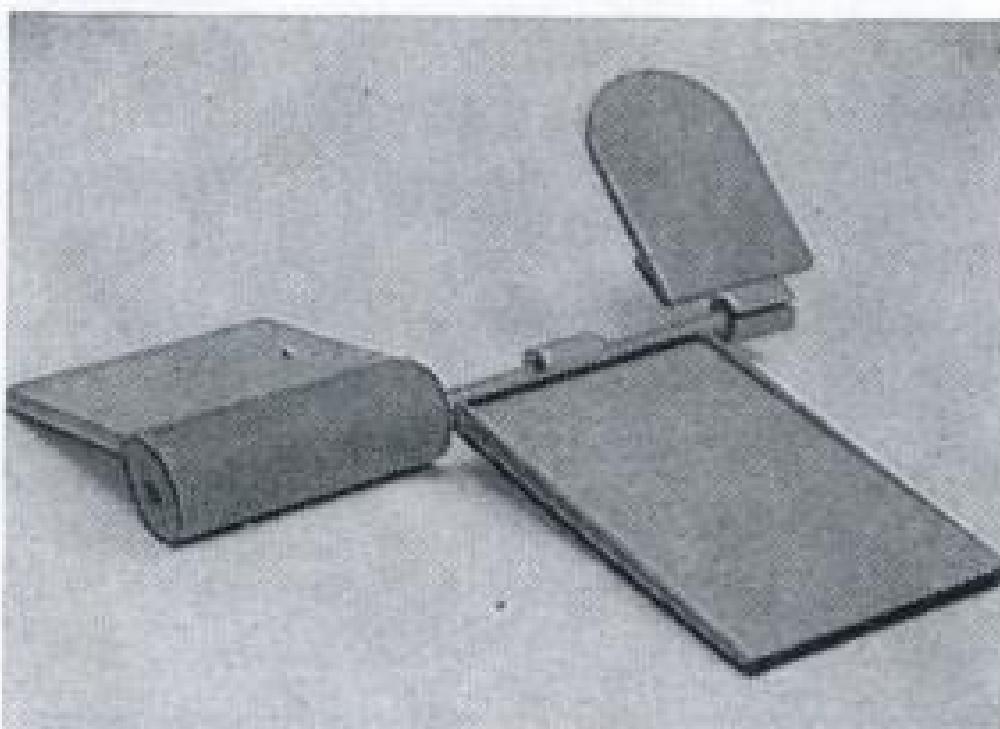
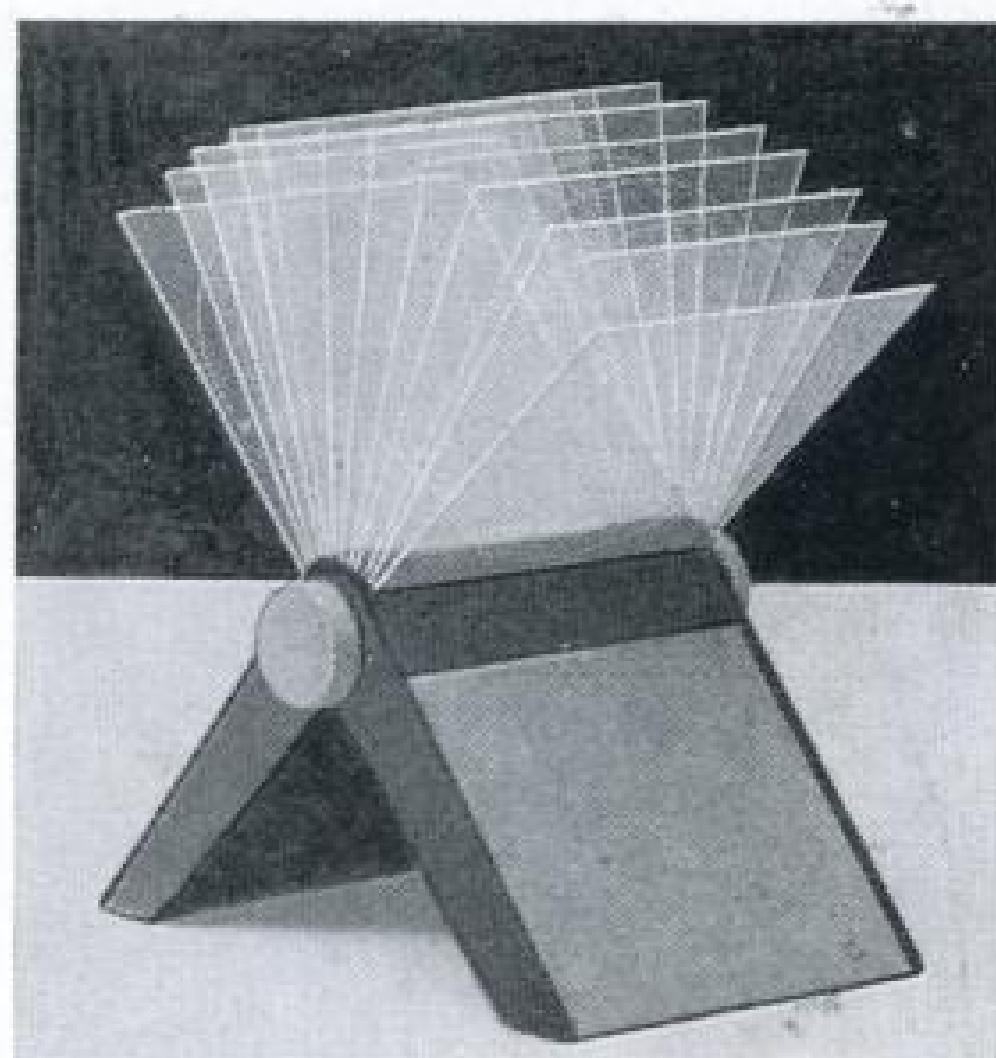


Компьютер для творческих занятий



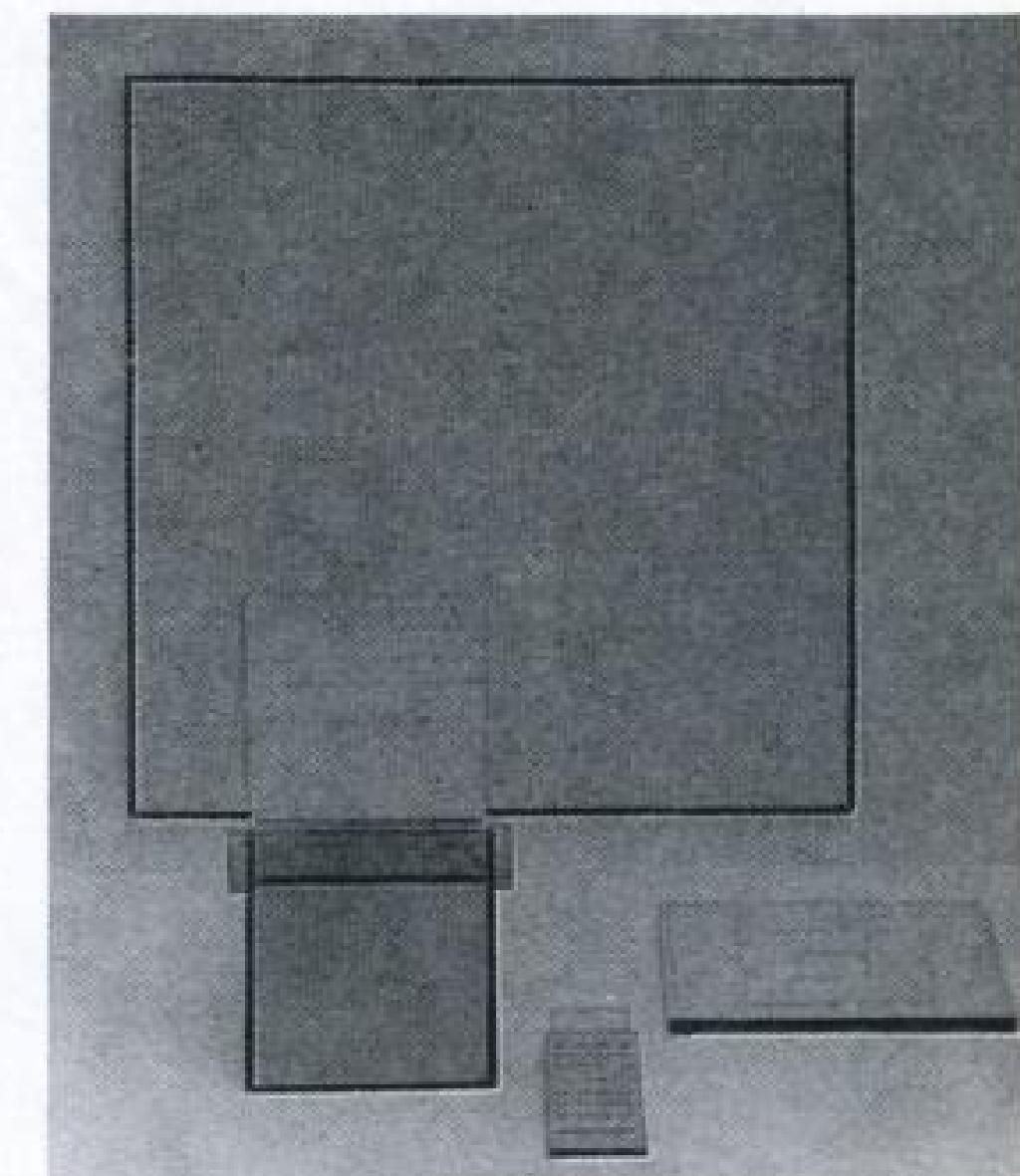
Дистанционное управление для работы приборов в режиме средств массовой информации и для работы памяти разных видов

Запоминающее устройство перекидного типа в двух вариантах

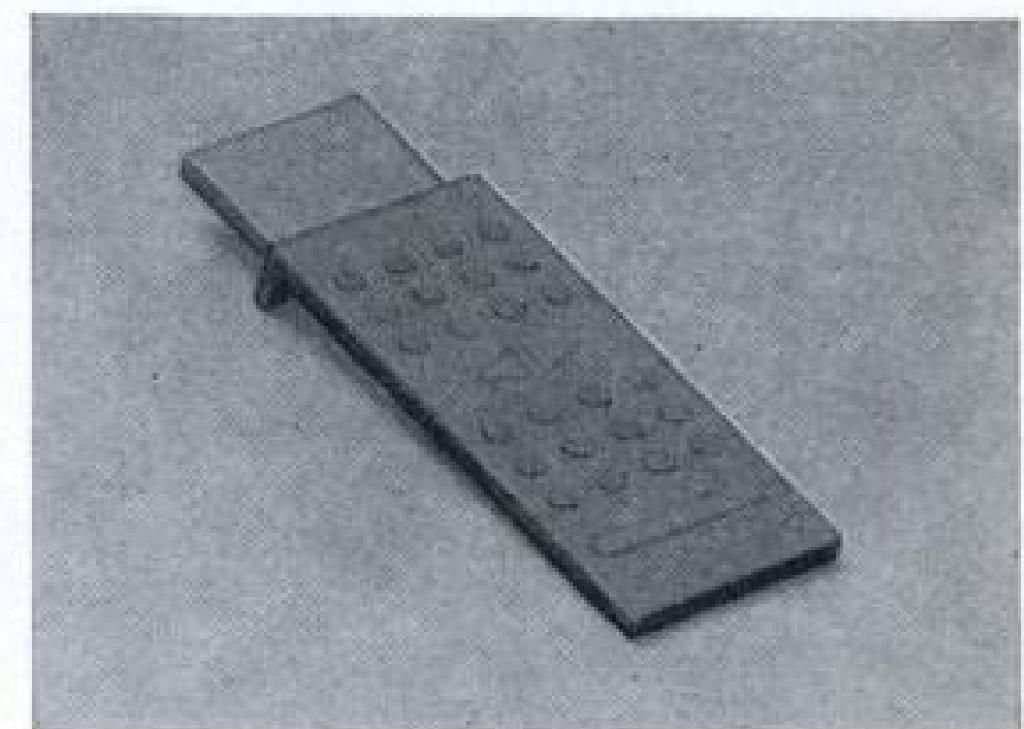
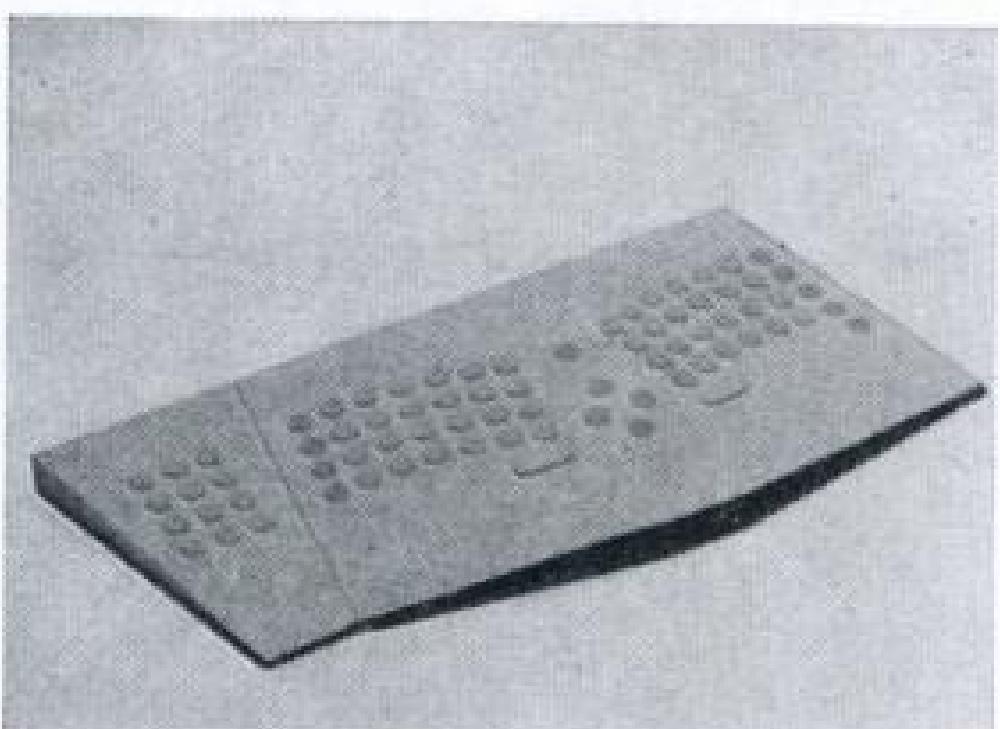
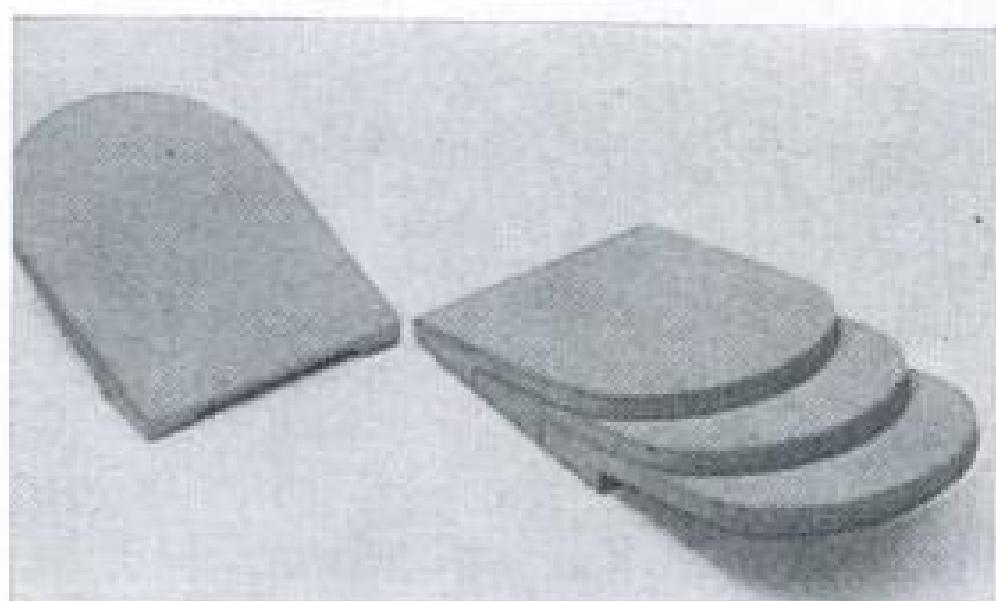


Компоненты для работы в режиме средств массовой информации определяются самим пользователем в зависимости от потребности в радиоприемнике, телевизоре, воспроизведении содержимого памяти ЗУ. Каждый функциональный компонент включается с помощью дистанционного управления

Клавиатура



Дистанционное управление



сивную роль в потоке информации и развлекательных программ. Естественные формы коммуникативного общения все сильнее вытесняются «искусственными», техническими средствами связи.

Это и определило перспективный характер задач дизайнера группы Ergo Design при создании проекта коммуникационной системы многовариантно компонуемых электронных средств связи для домашнего использования. Главное, решили специалисты, выработать новые концепции, поддержать естественные формы коммуникационного процесса в жизни. Реализация основной идеи проекта потребовала изучения особенностей психологии восприятия, социальной психологии и формирования личности.

За основу дизайнерского решения был взят принцип аддитивности, рассматриваемый как наиболее соответствующий сущности и характеру электронной техники. Каждый прибор выделен в качестве отдельной функциональной единицы и одновременно используется принцип объединения всех элементов, как дополняющих друг друга в коммуникационной системе. Так, «videotelefon» — это соединение «съемочной камеры» и «дисплея». Воспроизведение изображения и звука из средств массовой информации осуществляется одновременным включением «дисплея» и «динамика» с помощью дистанционного управления, а понятия «радиоприемник» и «телефизор» в этой системе перестают существовать. В результате можно пользоваться всеми технически реализуемыми видами и формами современной коммуникационной связи и в то же время сократить количество приборов коммуникационного назначения в жилой сфере.

Кроме того, авторы проекта выделили возможность диалоговой формы общения. С ее помощью, например, можно активно участвовать в процессах обучения, творческой деятельности и др. Учтены потребности функциональных приборов, образующих коммуникационную систему, были изучены такие факторы, как реальность внутрисемейных отношений, включающих формы общения, организацию и ведение домашнего хозяйства, пользование средствами массовой информации и степень ее творческого восприятия. Варианты использования системы — централизованное, децентрализованное, стационарное, внутреннее, наружное и др. Проектом предусмотрены возможные варианты модификаций и комбинирования функциональных приборов в структурные подсистемы. Тип и количество акустических и оптических приборов и органов управления устанавливались на основе классификации видов чувственного восприятия и результатов их исследования.

Т. А. КОРОЛЕВА



**Борис Ефимович Усов
(1940—1991)**

Слово о Профессионале

11 сентября 1991 года не стало Бориса Ефимовича Усова, директора Белорусского института дизайна. Он был одним из пионеров развития дизайна и эргономики в нашей стране и в Белоруссии, интеллигентным инженером, человеком с тонким и деликатным умом.

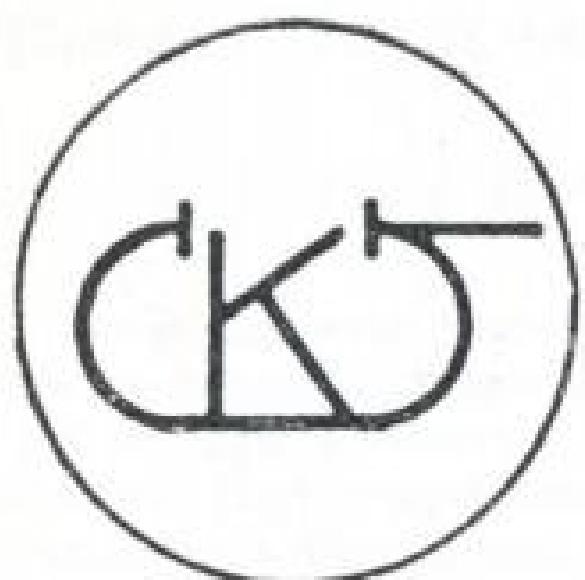
Директором Института Борис Ефимович стал в 1970 году — когда ему было всего 30 лет, и через некоторое время деловые люди, обращавшиеся в Институт с заказами и предложениями, обосновывали свои решения словами: «Там умный директор!», что означало и «там хороший дизайн», и «там особый стиль отношений деловых людей».

За годы директорства Бориса Ефимовича в институте было разработано столько проектов и такого качества, что сейчас можно только с грустью отмечать, как много получило бы общество, внедрив все это вовремя — металлообрабатывающие станки и медицинская техника, деловая мебель и средства транспорта, домашние холодильники и предметы обустройства быта «по-белорусски» — все это было технологичным, экономичным, конкурентоспособным, прибыльным и, конечно же, красивым и удобным. Деловые люди и ценили Бориса Ефимовича за тонкую аргументацию, за понимание ситуаций, за прекрасные организационные «ходы». В последнее время его называли не иначе как менеджером, он приступил к установлению плодотворных деловых связей с зарубежными фирмами.

Была у Бориса Ефимовича своя тема и своя проблема — моделирование творческого коллектива. Институт давал для этого много материала, он работал ночами (другого времени не было), переводил статьи из зарубежных журналов, работал над диссертацией. С Усовым можно было спорить и конфликтовать — с интересными оппозионерами он быстро находил общий язык и поддерживал хорошие отношения.

Судьба распорядилась жизнью Бориса Ефимовича рационально, поделив ее на две равные части — молодость и работу в дизайне. Но потом спохватилась и продлила молодость на все времена работы в дизайне. Словно знала, что для дизайна нужны энергия, талант и особое состояние души. Кто встречался с Борисом Ефимовичем впервые, не сразу верил, что «этот парень» и есть директор: стройная подвижная фигура, прекрасные манеры, немного грустная улыбка. И только усталые глаза выдавали постоянное напряжение и огромную работу ума.

Таким мы будем помнить его всегда.



**Московский
инструментальный завод «КАЛИБР»
предлагает**

**КРУГЛОМЕР С УНИФИЦИРОВАННОЙ ИЗМЕРИТЕЛЬНОЙ
СИСТЕМОЙ модель 175121**

для измерения отклонений от круглости поверхностей деталей.

Диаметры, мм: наружный — 0,5—250; внутренний — 3—250.

«КАЛИБР» — точный прицел в Вашем бизнесе

Телефоны: 215-36-76 (зам. по производству)

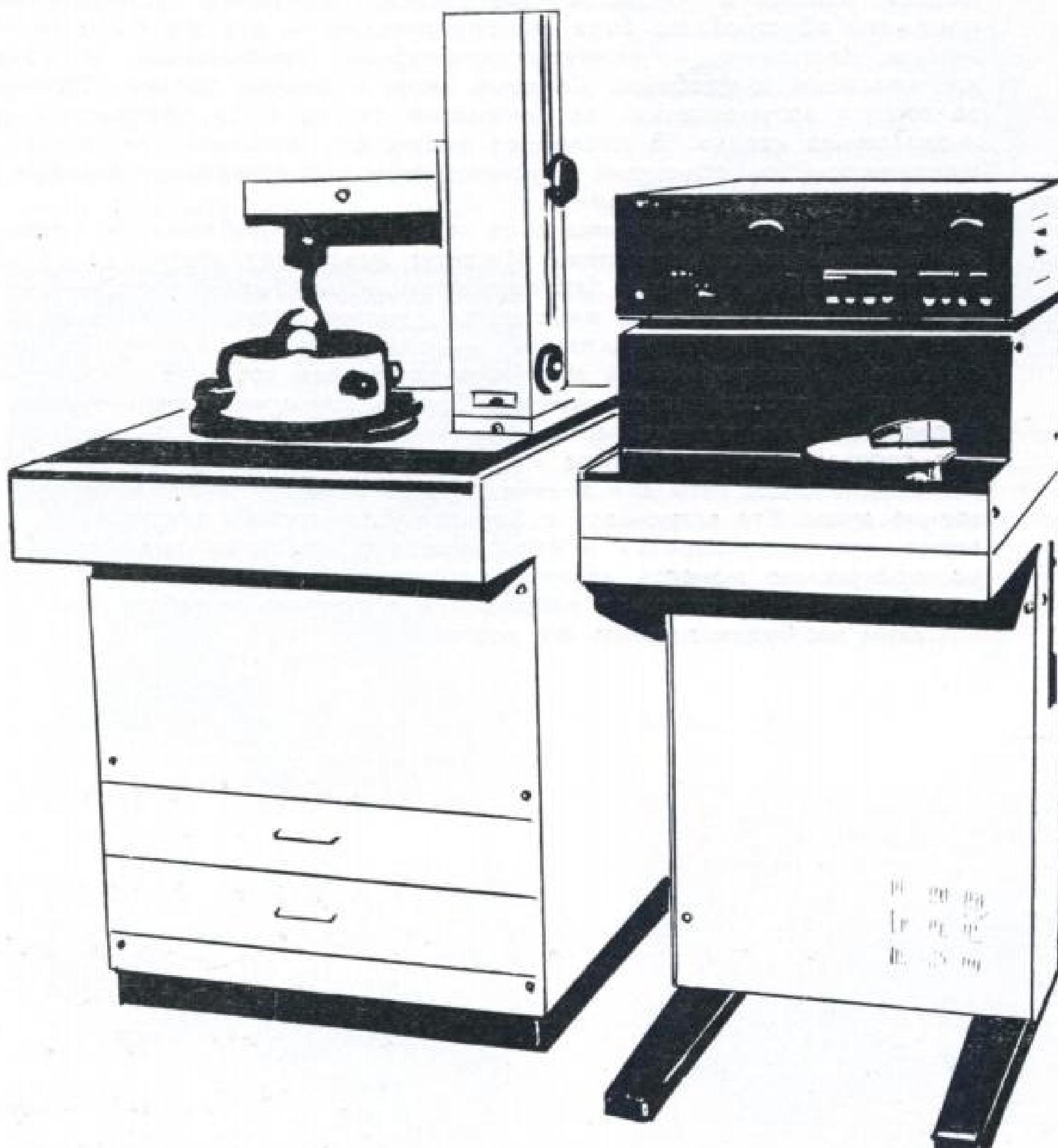
287-09-71 (гл. инженер)

287-13-11 (коммерческий директор)

287-04-61 (отдел сбыта)

Телетайп: 112700.

Телекс: 411944.



**Содержание журнала
«Техническая эстетика»
за 1991 год**

НАВСТРЕЧУ СЪЕЗДУ СД СССР

МЕЩАНИНОВ А. А. Друзья мои, прекрасен ль наш союз — № 1.

ПУЗАНОВ В. И. Кто мы, коллеги-дизайнеры? — № 4.

УСТИНОВ А. Г. Проблемы дизайн-школы — № 2.

ПРОБЛЕМЫ, ИССЛЕДОВАНИЯ

ГАРИН Н. П. Умирают люди, умирают вещи — № 9.

ГРИЦ И. Я. Региональность культуры и ее последствия — № 6.

ГУКАСЯН Т. М. Мобильные жилища — № 9.

ДУБОВ П. Л., ЭРЛИХ М. Г. Метафора и компьютер — № 8.

ДУБОВ П. Л., ЭРЛИХ М. Г. Человек. Отчуждение и (или) информатизация — № 10.

МЕЛИКЯН А. А., АКОПЯН А. А., КАРАПЕТЯН М. В. Спасательные отряды. Организация и оснащение — № 2.

МЕЛЬНИКОВ Л. Н. Повышенная экспрессия — новое свойство среды — № 5.

ШАТИН Ю. В. Экодизайн: необходимость или возможность? — № 7.

ШАТИН Ю. В. Реальности Севера и иллюзии дизайна — № 9.

ШАТИН Ю. В. Бионический подход в экодизайне — № 11.

ФУТУРОДИЗАЙН

АДЕЛЬШИН В. А. Ноосфера и город будущего — № 4.

БЕСТУЖЕВ-ЛАДА И. В. На пути к альтернативной цивилизации — № 2.

ЖЕЛАННАЯ Н. В. Горизонты футуропроектирования — № 12.

МИХЕЕВА М. М. Острова в океане — № 6.

НЕФЕДОВ П. А., ЩЕЛКУНОВ Д. Н. Банк прогнозов — № 4.

ПРОЕКТЫ, ИЗДЕЛИЯ

АЗРИКАН Д. А. Furnitronics — пир во время чумы — № 2.

АЗРИКАН Д. А. Телевизор времен Ельцина и Горбачева — № 11.

ВИНОГРАДОВ В. В. Бочка Диогена, или Вода на вес золота — № 5.

ГРАШИН А. А. Концепция центра реабилитации — № 10.

ДАНИЛЕНКО В. Я. Интерес к региональному дизайну.

ЗАДЕСЕНЕЦ Е. Е., ФЕДОРОВ М. В. Дизайнерский уровень изделий: анализ и оценка — № 11.

КАПТЕЛИН Н. Б. Новый трехколесный — № 8.

ЛАЗАРЕНКО О. А. И зимой, и летом — № 12.

ПЛАТОНОВА Н. М. Игрушки, которых нет — № 7.

ПРОХОРЕНКО В. П. Компьютер и детство — № 3.

ШИМКО В. Т. Еще одна грань дизайна — № 1.

ЯКУНИЧЕВ Н. Г. Космический ручной инструмент — № 4.

ЭРГОНОМИКА

ДАНИЛЯК В. И. Эргономика и международная стандартизация — № 6.

ЗАДЕСЕНЕЦ Е. Е., КОНЧА Л. И., ФЕДОРОВ М. В. Процедуры эргономической оценки качества товаров — № 1.

ИЛЮШИНА Т. В. Особенности проектирования учебных карт — № 2.

КАМОЗИН Л. М. Качество трактора оценивает компьютер — № 10.

КОНЧА Л. И. Оценка удобства бытовых изделий — № 3.

МУНИПОВ В. М. Эргономика и война в Персидском заливе — № 9.

ОБРАЗОВАНИЕ

БАРМАШ О. А. Старт без финиша — № 3.
Кафедра дизайна при ВНИИТЭ — № 1.
КОСТЕНКО Т. В. Школа: зерна дизайна — ростки образования — № 11.
НАДАРЕЙШВИЛИ Г. Защита дипломов — № 1.
ПРИМОЧКИН Б. П. Автомобиль, любовь моя — № 6.

ВЫСТАВКИ, КОНФЕРЕНЦИИ

АЗРИКАН Д. А. Советские дизайнеры в галерее AXIS — № 8.
БЕККЕР Г. П. «СтанкоTex-91»: конкуренция пультов — № 9.
БИЗУНОВА Е. М. Гимн теплурническому сознанию, или Эксперименты Рауля Бунштена — № 1.
ГРИЦ И. Я. Этнографический дизайн и национальные традиции — № 3.
ДАНИЛЕНКО В. Я. Против разрушения культуры — № 9.
«На перекрестке» — девиз конгресса — № 6.
НУРУЛЛАЕВА Р. Л. Цвет, материалы, технология — № 3.
ПУЗАНОВ В. И. Самолет испытывается... культурой — № 1.
ПУЗАНОВ В. И. Пятая экспозиция «Сельхозтехники»: пора менять сценарий — № 2.
Занимайтесь дизайном в свое удовольствие — № 4.
СИЛЬВЕСТРОВА С. А. Все для инвалидов — № 5.

СОБСТВЕННОЕ МНЕНИЕ

АЗРИКАН Д. А. Уйти, чтобы вернуться — № 9.
ГАЛКИН Ю. Н. Время дизайна придет — № 8.
ГРИЦ И. Я. Верю в творческую личность — № 3.
ЭКУАН К. «Место золота займет... дизайн» — № 2.

ПОРТРЕТЫ

Рамиз Гусейнов — № 7.
Сергей Леонов — № 10.
Тагир Хайров — № 8.
Франсуа Кирэн — № 5.

ЮБИЛЕИ

ЗАЙЦЕВ С. А., ПУЗАНОВ В. И. История ВАЗа только начинается — № 11.
МЕЛЬНИКОВ Л. Н. «Со временем землю разберут до центра» — № 12.

НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

СИМОНОВА А., ЧЕРНЕВИЧ Е. Москва — Милан: Жадова — Соттсасс — № 11.
ФЛОRENСКИЙ П. Иконостас — № 6—12.

О ЧЕМ ДИССЕРТАЦИЯ

КАГАН М. С. Новое слово в теории дизайна — № 4.
КАГАН М. С. Проектная культура и эстетика дизайна — № 6.
ТАСАЛОВ В. С. Теория дизайна и проектная культура — № 7.
УСТИНОВ А. Г. В поисках дизайна на тупиках цивилизации — № 10.

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

Дизайн-центр: проекция в будущее — № 1.
«Московский стиль» — не только для москвичей — № 12.
Наш дизайн не нашими глазами — № 5.

МИР ГРАФИКИ

ГАМАЮНОВ В. Н. Проективография, или Современный феномен учений о фигурах, пропорциях и отображениях — № 4.

ГАМАЮНОВ В. Н. Чтение проективографических чертежей — № 5.

СТРЕЛЬЧЕНКО В. И., ГОРБАНЬ Т. М., ПЕДЬКО С. С. Знаки для медицинских учреждений — № 7.
ХОДЬКОВ Ю. Л. Рисунки в дизайне — № 6.
ЭГАМОВ А. Э. Как учатся графики — № 12.

КОНКУРСЫ

КОНДРАТЬЕВА К. А. Второй Всемирный студенческий — № 7.

В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ

АРОНОВ В. Р. Советский дизайн начального периода (1920—1930-е годы) — № 3.
Дизайн и быт 20-х годов — № 5.
«Наш паровоз вперед лети!..» — № 12.
ВАСИЛЬЕВ А. А. Пирамида Хефрена: реконструкция проекта — № 2.
ВАСИЛЬЕВ А. А. Фараоны не простят — № 6.
ВАСИЛЬЕВ А. А. Египет, оломнисы! — № 11.
ПУЗАНОВ В. И. «Шезлонг под зонтиком» — № 12.
ШАТИН Ю. В. Двести лет с велосипедом — № 3.

АРХИГРАД

ЛЕМЕШЕВ С. К. К рынку средообразования — № 2.
ЛЕМЕШЕВ С. К. Храмы перестройки — № 5.
ЛЕМЕШЕВ С. К. Новая загородная архитектура — № 8.
ФЕСЕНКО Д. Е. «Принц Чарльз и архитектурные дебаты» — № 2.
ФЕСЕНКО Д. Е. Постмодернизм — путь конверсии? — № 5.
ФЕСЕНКО Д. Е. Деконструктивизм — феномен 80-х? — № 8.
ЯКУНИЧЕВ Н. Г. Ручной инструмент. Из прошлого в будущее — № 8.

ПРАВОВОЙ ЛИКБЕЗ

БОЛХОВИТИН Л. Н. Если проект претерпел изменения — № 2.
БОЛХОВИТИН Л. Н. Долгое ожидание премии — № 4.
БОЛХОВИТИН Л. Н. Как защитить авторство? — № 5.
СЕНЬКОВСКИЙ В. В. Авторство дизайнерских решений — № 9.

БИБЛИОГРАФИЯ

АЛЕКСАНДРОВА С. В. Не только о дизайне машин — № 7.
АРОНОВ В. Р. Феномен индустриального дизайна: Sony — № 1.
ЛАЗАРЕВ Е. Н. Нужная, но недоступная книга — № 3.
ПУЗАНОВ В. И. Архитектурный дизайн Хельмута Яана — № 6.
ПУЗАНОВ В. И. Якокка: дизайн-менеджмент на «Форде» и «Крайслере» — № 10.
ПУЗАНОВ В. И. Что такое реклама — № 11.

РЕФЕРАТЫ

Перспективная модель телефона (Дания); Цветной мини-телевизор (Нидерланды); «Сбруя» для фото- и кинолюбителей (США); Первая выставка молодых дизайнеров (Великобритания); Рабочая одежда — объект дизайна (Финляндия) — № 1.
Трактор будущего (Великобритания); Итоги конкурса «Дизайн будущего» (Япония) — № 3.
Новые кабины таксофонов (ЧСФР); Ватерклозет будущего — № 4.
Аналоговые часы (ЧСФР); Конкурс «Форма Финляндия — пластмассы будущего» — № 5.

Для снятия стрессов (ЧСФР); Дизайнеры побережья (Япония) — № 6.

Новые тенденции в автомобильном дизайне (Япония) — № 7.

Новый нефтепровод (США); Итоги конкурса фирмы Вгаап (Германия); Ручной калькулятор (США); Телефонные аппараты нового поколения (Великобритания) — № 8.

«Нарита-экспресс» (Япония) — № 9.

Институт знака качества Италии; Электронный музыкальный инструмент (Германия); Чемоданы и дорожные сумки (Италия) — № 10.

Blu Art — система дистанционного управления (Германия) — № 11.
Домашняя коммуникационная система (Германия) — № 12.

НОВИНКИ ЗАРУБЕЖНОЙ ТЕХНИКИ

№ 1; 2; 3; 6; 7; 8; 9; 10; 11.

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!
НАСТУПАЕТ
НОВЫЙ 1992 ГОД.
СТАНЕТ ЛИ ОН ГОДОМ
РЕАЛЬНЫХ ДОБРЫХ
ПЕРЕМЕН ДЛЯ НАС!
БУДЕМ НАДЕЯТЬСЯ.
С НОВЫМ ГОДОМ!

250

90-157

Индекс 70979

